SZKWAŁ



fot. Bernard Wojt

ROK IV
CZERWIEC

NR. 6
1936 R

KRONIKA MIESIĘCZNA

Święto Morza. Święto Morza jest już w okresie pełni prac organizacyjnych.

Utworzony został Główny Komitet Wykonawczy, jak również powstało szereg komitetów wojewódzkich i lokalnych na terenie całej Polski. Protektorat nad Świętem objął Pan Prezydent Rzeczypospolitej, prof. Ignacy Mościcki, obiecując jednocześnie swój osobisty udział w uroczystościach w Gdyni.

Zniżki kolejowe na Święto Morza. Min. Komunikacji ustaliło już wysokość i rodzaj zniżek kolejowych do Gdyni w okresie Święta Morza. Zniżki te zarówno na pociągi popularne, jak i wydawane indywidualnie z ważnością na wszystkie pociągi — wynosić będą 66 procent ceny pojedyńczego biletu do Gdyni. Przedstawia się to praktycznie w ten sposób, że pragnący jechać na Święto Morza do Gdyni, płaci za bilet tylko 66 procent jego ceny. Spowrotem wraca bezpłatnie. Zniżki te ważne są tylko — przy wykupywaniu biletu na wyjazd, od 23 do 28 czerwca,—na powrót—od 29 czerwca do 1 lipca.

Obozy Żeglarskie Akad. Związku Morskiego w Jastarni. Oprócz organizacji II Zjazdu Delegatów A. Z. M. Zarząd główny A. Z. M. przystąpił już do prac przygotowawczych, związanych z obozem żeglarskim w Jastarni. Godne jest pokreślenia, że będzie to już czwarty żeglarski obóz morski, organizowany przez A. Z. M. W dotychczasowej akcji szkoleniowej na jachtach A.Z.M., mimo dużych trudności, bowiem obozy, prowadzone były samodzielnie, bez żadnej pomocy t. zw. czynników oficjalnych — osiągnął poważne rezultaty. Potwierdza to istnienie już pewnej kadry młodych akademików, którzy dzięki obozom A. Z. M. zdobyli wiedzę żeglarską, i w roku bieżącym w miarę możności pełnić będą funkcje instruktorów.

Warunki życia obozowego dotychczas dość prymitywne ulegną w tym sezonie zasadniczym zmianom, dzięki przygotowywaniu przez P. U. W. F. szeregu urządzeń, niezbędnych w obozowem życiu nadmorskiem.

Jastarnia stanowić będzie centrum wyszkolenia żeglarskiego, gdzie obok A. Z. M. szkolić się będą harcerze i strzelcy.

Wyszkolenie w A. Z. M. odbywać się będzie na tych samych jachtach, jak dotychczas, t. j. na „Szkwale", „Swarożycu" i „Poświście", oraz na jolkach i szalupach.

Odbędą się również rejsy zagraniczne. Trasa podróży zagranicznych nie została jeszcze ustalona.

Podróże zagraniczne s/j „Zawisza Czarny". Kierownictwo Harcerskich Drużyn Żeglarskich ustaliło już rejsy zagraniczne s/j „Zawiszy Czarnego".

Pierwszy rejs odbędzie się w okresie od 1-go do 31 lipca na trasie:

Gdynia — Visby — Sztokholm — Ryga—Haapsal (Estonja)—Helsinki (wzgl. miejscowość koło Naantali—gdzie ma się odbyć zlot skautów fińskich),—Gdynia.

Drugi rejs przewidywany jest w okresie od 10 sierpnia do 10 września—na trasie:

Gdynia — Kopenhaga — Oslo — Gdynia.

W międzyczasie odbędą się 3 krótsze rejsy bez ściśle określonej trasy:

Pierwszy rejs od dnia 15 do 30 czerwca, drugi od 1 do 10 sierpnia i trzeci od 10 do 25 września r.b.

Na pokładzie „Zawiszy Czarnego" obok członków Harc. Drużyn Żeglarskich pływać również będą członkowie Akad. Związku Morskiego.

Jak widzimy z powyżej podanej trasy—pływania na „Zawiszy Czarnym" w bieżącym sezonie ograniczą się tylko do wód Bałtyku.

Komendantem s/j „Zawisza Czarny" będzie w dalszym ciągu gen. Marjusz Zaruski.

Obozy żeglarskie dla nauczycieli nad jeziorem Narocz. W okresie od 1 lipca do 28 sierpnia uruchomiony zostanie nad jeziorem Narocz, niezależnie od obozu żeglarskiego dla młodzieży kół szkolnych L. M. K.—ośrodek żeglarski dla nauczycieli.

Ośrodek ten, zaopatrzony w odpowiedni sprzęt żeglarski będzie miał za zadanie zapoznania uczestników, w okresie miesiąca, ze sztuką żeglarską.

Liga Morska i Kolonjalna—na uroczystościach żałobnych w Wilnie i Krakowie. Delegacje, złożone z przedstawicieli poszczególnych okręgów L. M. K., jak również Zarządu Głównego, uczestniczyły w uroczystościach składania do mauzoleum na Rossie w Wilnie—Serca Marszałka, i w uroczystościach żałobnych w Krakowie.

Bandery zawisły na masztach. W ubiegłym miesiącu odbyło się prawie we wszystkich przystaniach uroczyste podniesienie bandery.

Uroczystościom tym towarzyszyła niezwykle piękna pogoda, w całej Polsce. Nie można pominąć również faktu, że na otwarciu sezonu w Oficerskim Jacht Klubie—obecny był Naczelny Wódz, Generalny Inspektor Sił Zbrojnych, generał dywizji Edward Rydz-Śmigły.

Obozy nadmorskie w Helu. Domki campingowe w obozie nadmorskim Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Helu — czekają już na przybyszów. Tegoroczne obozy trwać będą od 15 czerwca do 15 września, i jednorazowo mieścić będą 500 osób. Dlatego należy jaknajśpieszniej zgłaszać do poszczególnych ogniw organizacyjnych swój wyjazd—bo potem może zabraknąć miejsc.

Informacji udziela i zapisy na obóz przyjmuje każdy Okręg L. M. i K. jak również Zarząd Główny w Warszawie, Widok 10 (parter).

Polak i Włoch o kolonjach. Mniej więcej w tym samym okresie czasu odbyły się w Warszawie w jednem z audytorjów Uniwersytetu im. Józefa Piłsudskiego, dwa odczyty o kolonjach: pierwszy, wygłoszony przez p. Nowakowskiego, profesora Uniwersytetu Poznańskiego i następny przez Włocha p. dr. Pettitto.

Podczas gdy w odczycie p. dr. Pettitto, kwestja kolonjalna znalazła ciekawe i rzeczowe oświetlenie—to prof. Nowakowskiemu temat ten posłużył za środek propagandy komunistycznej. Pan profesor Nowakowski dowodził, że ze zdobyczy kolonjalnych tak angielskich, francuskich, czy holenderskich nie korzystał nigdy robotnik, rzemieślnik, kupiec, tylko — uprzywilejowane „klasy posiadające", że akcja ta oprócz cech społecznie destruktywnych nic pozytywnego nie wniosła.

Mimo, iż audytorjum odczytu, przyjęło wywody p. prof. Nowakowskiego hucznemi oklaskami—możemy z całą pewnością stwierdzić, że wśród większości polskiej młodzieży, o ile dojrzewa kwestja kolonjalna—to napewno o innych, bardziej życiowych zasadach. Świadczy choćby o tem akcja Akad. Związku Morskiego i „Ligi" Akademickiego Związku Zbliżenia Międzynarodowego.

Czyżby brak korespondentów? Wśród korespondencyj, które w poszczególnych pismach, zamieszczane były z pierwszej podróży m/s „Batory"—trudno było doszukać się takiej, któraby — przyniosła czytelnikom właściwy obraz pierwszej podróży morskiej, drugiego polskiego statku transoceanicznego.

Głównym motywem bowiem, który dominował we wszystkich prawie korespondencjach — były wrażenia... z baru. Zresztą wszystko tam prawie znaleźć można było w tych opisach z wyjątkiem inauguracyjnego rejsu — statku.

Szkoda. Czytelnicy oczekiwali zgoła czego innego.

Czyżby naprawdę w Polsce odczuwało się jeszcze brak odpowiednich i dobrej miary piór, piszących o morzu?

CENA 60 GROSZY

SZKWAŁ

Nr. 6 CZERWIEC 1936

SPRAWY GDYŃSKIE

We wspaniałym żywocie gdyńskim znajdujemy jeden z najistotniejszych argumentów naszego odrodzenia.

Dla jednych pojęcie to skrystalizuje się, gdy obejmą spojrzeniem duże bloki domów mieszkalnych, port, napełniony pogwarem pracy, dla innych wtedy — gdy ujrzą rezultat tej pracy w postaci suchych, sprawozdawczych liczb. Bo mimo kolorowych odmian panoramy gdyńskiej, raz osnutej w szarość mgły, to znów zalanej słońcem, lub jarzącej się tysiącami świateł, które noc rozsypuje nad miastem i portem — analizę rzeczywistości gdyńskiej przeprowadzać musimy w świecie liczb, zestawień i porównań. Praca portu wymaga pewnego poważnego skupienia i doskonałości. Doskonałość ta objawia się nam w każdem drgnięciu i pracowitym pokłonie dźwiga, w każdem przemyślanem poruszeniu manewrującego w porcie statku.

Nie jest ona jednak wyrazem całego życia gdyńskiego, bowiem istnieje jeszcze cały szereg zagadnień, które wymagają niezwłocznego rozwiązana. Na czoło wysuwa się przedewszystkiem brak fachowców w poszczególnych komórkach życia tego miasta portowego. Kwestja, podnoszona kilkakrotnie przez prasę, nie znalazła dotychczas jasnego sprecyzowania. Charakterystycznem jest, że obok braku odpowiedniego zespołu ludzi, przygotowanych do potrzeb gdyńskich, istnieje nadmiar absolwentów uczelni, które—w zakresie swojej specjalności — winny to zagadnienie jakoś rozwiązać.

Winę za ten brak sharmonizowania studjów z potrzebami życia ponosi nietylko uczelnia, lecz i sama młodzież, drepcząca starym, wydeptanym szlakiem. Wyda się to może komuś nieprawdopodobne, no, bo przecież młodzież interesuje się bardzo morzem, Gdynią. Oczywiście — tylko, niestety, młodzież szuka nad morzem przedewszystkiem efektownych wrażeń, zapominając jednocześnie o szarem, pozbawionem często błysków, życiu gdyńskiem, zamkniętem w przeróżnych magazynach portowych, objawiającem się tuż nad wodą w basenach, zieloną, upstrzoną często u nabrzeży kuchennemi odpadkami ze statków.

Przypominam sobie w tej chwili pewien znamienny fakt. Rozmawiałem z młodym akademikiem, który od kilku lat spędza przynajmniej miesiąc na morzu; jest doskonałym żeglarzem, odbył kilka podróży zagranicznych. Na wstępie naszej rozmowy usłyszałem szereg zarzutów spowodu zamieszczania wierszy marynistycznych w «Szkwale». — Oho! — pomyślałem sobie — ten człowiek, pozbawiony pierwiastka poetyckiego, przyniósł mi napewno jakiś rebus do zamieszczenia, albo jakiś artykuł, najeżony wzorami matematycznemi. A tymczasem on wysunął poprostu żądanie, żeby więcej pisać o Gdyni, że on chciałby wiedzieć coś o niej.

— Przepraszam — wtrąciłem nieśmiało, bo mój rozmówca mówił dużo i pewnie — przecież pan już kilka sezonów spędził nad morzem.

— Tak. Rzeczywiście, ale tak się jakoś składało, że przez Gdynię tylko przejeżdżałem — odparł już bez tupetu.

A szkoda. Dla młodego człowieka jest dużo ciekawych rzeczy do zobaczenia i bardziej kształcących niż mądre naukowe wywody, niż najbardziej płomienne artykuły.

Oczywiście, jest różnica między dniem na pokładzie jachtu, a tym samym dniem spędzonym na włóczędze po porcie, po magazynach, lub na rozmowie z ludźmi nie w białych spodniach i fajkami w zębach, lecz w wyświechtanych kitlach.

Niechby taki młody entuzjasta morza zapoznał się przynajmniej z jednym odcinkiem życia portu gdyńskiego, choćby np. przemysłem bawełnianym. Dowiedziałby się wtedy, że brak jest w tej dziedzinie fachowców, klasyfikujących importowaną bawełnę. Ci, którzy są obecnie, to albo cudzoziemcy, albo fachowcy przemysłu bawełnianego z Łodzi, którzy nie odpowiadają w zupełności wymogom bawełnianego przemysłu w życiu portowem.

A przecież przemysł ten ma duże szanse rozwojowe, o czem świadczy choćby projekt powstania giełdy bawełnianej w Gdyni i arbitrażu bawełnianego. Kwestja bawełniana jest tylko jednym z fragmentów życia portowego



Fot. Ewa Harabaszewska Z widoków helskich

w Gdyni. Zdawałoby się np., że organizacja pracy portowej nie wymaga specjalnych studjów, raczej zdolności organizacyjnych, połączonych z poznaniem odrębności tego życia. W rzeczywistości jednak praca ta opiera się na niezwykłej znajomości poszczególnych komórek życia portu. Kwestja ta w tej chwili jest realizowana przez wymianę praktyk wakacyjnych między Min. Spr. Zagr. a Min. Przem. i Handlu. Można wymieniać długi szereg różnych specjalności życia portowego, które dla młodzieży naszej są zupełnie obce.

Cała organizacja życia handlowego może być również ciekawym przedmiotem badań. Tylko, niestety, Gdynia nie osiągnęła w tym wypadku należytego poziomu. Kwestja handlowców dla potrzeb handlu morskiego została wyczerpana w innem miejscu naszego pisma, chciałbym tylko zwrócić uwagę na jeden niezmiernie ważny szczegół. Około 75% naszego wywozu odbywa się drogą morską, odsetek ten może ulec jeszcze pewnej zwyżce. Dlatego też znajomość pewnych charakterystycznych cech handlu morskiego nie zaszkodzi nawet handlowcom poszczególnych branż, prowadzącym swoje przedsiębiorstwa wgłębi kraju.

Od ujemnych stron tej rzeczywistości przejdźmy do bardziej pogodnych momentów. Istnieje przecież już grupa młodych, dzielnych ludzi, których sylwetki zarysowują się coraz silniej na tle życia gdyńskiego. Wśród tej awangardy gdyńskiej przeważają absolwenci Szkoły Morskiej, którzy ukończyli pozatem studja handlowe w kraju, lub zagranicą. Grupa to nieliczna.

Jednocześnie zarówno Liga Morska i Kolonjalna, jak Akademicki Związek Morski w swej akcji wśród młodzieży starają się zwrócić uwagę na konieczność zainteresowania się tem zagadnieniem.

Można zanotować już wiele faktów, świadczących o pozytywnym wyniku tej akcji, a obejmujących nietylko zagadnienia morskie, lecz i kolonjalne. Okręg L. M. K. w Krakowie wyróżnił w ubiegłym roku trzy prace dyplomowe na tematy morskie i kolonjalne.

W ramach prac seminaryjnych Uniwersytetu Lubelskiego powstało seminarjum dla zagadnień migracyjno-kolonjalnych. Oddział Akademickiego Związku Morskiego we Lwowie zorganizował w bieżącym roku specjalny kurs handlu morskiego, prowadzony przez znawców tego zagadnienia.

Tych kilka przytoczonych faktów nie wyczerpuje w całości budzących się objawów zainteresowania studjami morsko-kolonjalnemi. Środkiem, dyskontującym tego rodzaju nastroje wśród młodzieży winny stać się uczelnie przez reorganizację studjów na pewnych wydziałach. Chodzi tutaj nietylko o wprowadzenie do programu przedmiotu, traktującego o tem czy innem zjawisku życia morskiego, lecz zarazem o jego fachowy i wysoki poziom.

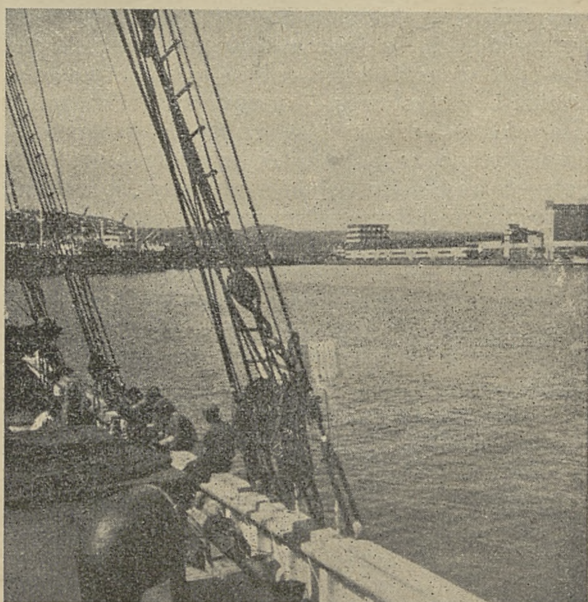
Mówiąc o kwestji reorganizacji studjów, tylokrotnie poruszanej na łamach naszego pisma, nie mogę przemilczeć w tej chwili tak radosnego faktu, jakim jest projekt Wyższej Szkoły Handlowej w Gdyni, opracowany przez prof. Pawłowskiego, prezesa L. M. K. w Poznaniu.

Przypuszczam, że podobna inicjatywa nie będzie odosobniona, lecz poczynione zostaną w tym kierunku dalsze kroki ze strony czynników w akcji tej zainteresowanych.

W najbliższym czasie odbędzie się Drugi Zjazd Delegatów A.Z.M. Na porządku dziennym obrad znajdzie się również zagadnienie zainteresowania młodzieży sprawą studjów kolonjalnych i handlu morskiego.

Jakie rezolucje tam padną, w tej chwili niewiadomo; ważnem jest, że myśl ta obudzona wśród nielicznej grupy młodzieży, zrzeszonej w akcji społecznej, zyskuje coraz doskonalsze etapy. Może wyjdzie jej na spotkanie zrozumienie całej młodej społeczności polskiej.

St. Z.



Fragment gdyński z pokładu statku

SZKOLENIE HANDLOWCÓW DLA HANDLU MORSKIEGO

Zagadnienie praktycznego przygotowania fachowego handlowców, pragnących poświęcić się handlowi zagranicznemu, a w szczególności morskiemu jest dotychczas w Polsce kwestją otwartą, przyczem brak ludzi o wysokich kwalifikacjach w tej dziedzinie daje się coraz mocniej odczuwać — czego między innemi dowodem troska Narady Gospodarczej o kształcenie specjalistów dla handlu zewnętrznego. Wszystko co dotychczas w dziedzinie szkolenia fachowców dla handlu morskiego w Polsce robiono, posiada cechy improwizacji, nie postawiono zagodnienia generalnie tak, by była gwarancja stałego dopływu młodych, o wysokich kwalifikacjach fachowych sił do handlu morskiego. Rzecz jasna dopływ ten zapewnić może jedynie odpowiednio zorganizowany system szkolenia teoretycznego i praktycznego handlowców dla potrzeb handlu morskiego.

By życiu gospodarczemu dostarczyć kadr kwalfikowanych handlowców, należy zwrócić uwagę nietylko na dostosowanie programu studjów teoretycznych i praktycznych do potrzeb handlu morskiego, lecz również na zagadnienie właściwej selekcji kandydatów, by tylko naprawdę najwartościowsze jednostki korzystały z wkładanych w ich żmudne szkolenie wysiłków i środków materjalnych. Stale przytem należy pamiętać, że szkolenie to powinno się odbywać w ścisłym związku z poznawaniem i w oparciu o technikę i organizację handlu wewnętrznego, bo tylko w ten sposób w handlu morskim uniknie się typu handlowca-dyplomaty, którego kwalifikacje stanowią odbyte normalne teoretyczne studja handlowe i znajomość języków, wychowa się zaś fachowca-kupca, który posiadając również konieczną znajomość języków i przygotowanie teoretyczne oprze swoją działalność na głębokiej znajomości rynku wewnętrznego i jego organizacji, a to mu zapewni swobodę ruchów, możność rozwinięcia inicjatywy często w dziedzinach, które dla pierwszego z wymienionych typów handlowca wogóle nie istnieją. Dziś, gdy życie gospodarcze we wszystkich dziedzinach uległo ogromnemu zróżniczkowaniu, improwizacja z reguły skazana jest na niepowodzenie, zwłaszcza, że konkurenci górują nad nami fachowością, rzetelnem przygotowaniem do praktycznej działalności i, co nie jest bez znaczenia, — wiekową tradycją w zakresie handlu morskiego.

Jak należy rozwiązać to zagadnienie?

Należy do istniejących uczelni wprowadzić specjalne wykłady i seminarja z zakresu organizacji i techniki handlu zamorskiego, któreby dawały konieczne przygotowanie teoretyczne oraz wymagać od kandydatów prowadzenia specjalnych, możliwie samodzielnych prac z zakresu obranej specjalności.

Szkoła powinna dać raczej tylko metodę i możność wymiany poglądów i zdań na specjalnie w tym celu powołanych seminarjach, które powinny kierunkować prace pod kątem widzenia potrzeb handlu morskiego. Samodzielność prac w zakresie przygotowania ekonomiczno-branżowego i uzyskane w tej dziedzinie rezultaty stanowić będą ważny i cenny czynnik słusznej selekcji kandydatów z pośród względnie dużej liczby zgłaszających się.

Równocześnie ze studjami teoretycznemi powinno się odbywać szkolenie praktyczne kandydatów do handlu morskiego drogą odbywania planowo zorganizowanych praktyk. W dziedzinie odbywania praktyk trzeba wiele zmienić, by przynosiły one rzeczywiste korzyści. Przedewszystkiem należy zerwać z poglądem, jakoby kandydaci do handlu morskiego powinni odbywać odrazu praktyki zagraniczne, a w najgorszym razie w wielkiem przedsiębiorstwie handlowem w kraju oraz, że jeden stosunkowo krótkotrwały wyjazd zagranicę bez uprzednio odbywanych praktyk krajowych, wystarczy jako praktyczne uzupełnienie teoretycznych studjów. Praktyki zagraniczne, odbywane przez ludzi, którzy po raz pierwszy spotykają się z praktycznemi zagadnieniami w dziedzinie handlu, nietylko nie dają oczekiwanych korzyści, lecz najczęściej przynoszą szkodę; jest to typowe podchodzenie do praktycznego działania «od dachu». W skomplikowanym aparacie wielkiego przedsiębiorstwa praktykant chwyta powierzchownie niektóre tylko działy bez zdawania sobie sprawy z techniki i organizacji pracy w przedsiębiorstwie czy branży jako całości.

System planowo zorganizowanych praktyk powinien polegać przedewszystkiem na tem, by praktykant rozpoczynał praktykę w małem, hurtowem bądź też detalicznem przedsiębiorstwie kupieckiem, które umożliwiłoby mu bezpośrednie zetknięcie się z klijentem oraz poznanie wymagań i sposoby pracy kupca detalisty, z którym będzie w przyszłej praktycznej działalności pozostawał w ciągłych stosunkach.

Nabyte wiadomości na praktyce I-go stopnia powinny stanowić praktyczne przygotowanie kandydata do wysłuchania wykładów z zakresu organizacji i techniki handlu wewnętrznego. Po drugim roku studjów kandydaci do handlu morskiego powinni odbywać praktyki sprawozdawcze pod kontrolą odpowiednich referentów przysposobienia fachowego w zakładzie, przyczem praktyki powinny być odbywane w zakładach, odpowiadających zamierzonemu kierunkowi specjalizacji kandydata.

Po trzecim roku studjów, wysłuchaniu wykładów z zakresu organizacji i techniki handlu zamorskiego oraz wykazaniu się samodzielną pracą badawczą w zakresie obranej specjalności, byłoby pożądane, by najzdolniejsi z pośród kandydatów odbywali jeszcze kilkumiesięczne praktyki krajowe specjalizacyjne, w czasie których zapoznawaliby się z organizacją poszczególnych branż na podstawie zdobytych wiadomości teoretycznych z zakresu organizacji i techniki handlu morskiego, przyczem mogliby jednocześnie kończyć prace dyplomowe.

W zasadzie jednak dopiero po odbyciu praktyki specjalizacyjnej krajowej, złożeniu teoretycznych i praktycznych egzaminów, najwartościowsze jednostki powinny mieć możność wyjazdu na dłuższą praktykę zagraniczną, która, biorąc pod uwagę przygotowanie teoretyczne i praktyczne kandydatów, stać by się mogła zaczątkiem ich praktycznej działalności w zakresie handlu zewnętrznego.

Należy wreszcie podkreślić, że realizacja najogólniej rzuconego szkicu szkolenia kadr fachowców dla handlu morskiego wymaga koordynacji wysiłków czynników państwowych i sfer gospodarczych oraz rozbudzenia wśród studjującej młodzieży pędu do samodzielnej pracy badawczej.

Państwo, obok ujęcia programu szkolenia w obowiązujące normy, powinno zapewnić fundusze, celem umożliwienia wyjazdu zagranicę najwartościowszym jednostkom, jak również na poparcie w pierwszym okresie ich samodzielnych poczynań, szczególniej w dziedzinach, które stwarzając możliwości dla handlu morskiego, nie są wykorzystywane. Od sfer gospodarczych natomiast należy oczekiwać współpracy w zakresie praktycznego szkolenia fachowców drogą udzielania możliwie znacznej ilości praktyk, oraz roztoczenia kontroli i opieki nad praktykantem, któraby mu ułotwiła odniesienie jak największych korzyści z praktyki oraz by praktykant zdawał sobie sprawę, że świadectwo, wystawione przez fachowy personel zakładu z odbytej praktyki, będzie obok świadectwa z postępów w zakresie przygotowania teoretycznego głównym momentem selekcji, warunkującej dalszą opiekę ze strony powołanych do tego czynników.

Rzecz jasna, że centrum praktycznego szkolenia fachowców dla handlu morskiego z natury rzeczy powinna stać się Gdynia, gdzie zgrupowani praktykanci drogą opracowanego cyklu wycieczek naukowych i kursów, prowadzonych przez fachowców, powinni zapoznać się z portem, jego urządzeniami, uchwycić specjalne wymogi, które stawia morze, jako teren ich przyszłej działalności.

Henryk Żęcin

STUDJUM MIGRACYJNO-KOLONJALNE

Począwszy od drugiej połowy ubiegłego stulecia, a szczególnie od chwili powstania niepodległego państwa polskiego, jednym z najważniejszych problemów, wysuwających się na czoło zagadnień społecznych i państwowych w Polsce jest zjawisko ruchu migracyjnego i związanego z nim problemu kolonjalnego.

Na fakt istnienia w Polsce ruchu emigracyjnego składa się szereg czynników, mających podłoże w kształtowaniu się procesów organicznych i w ogólnej sytuacji społecznej państwa polskiego.

Nauka we współczesnem życiu społecznem gra dominującą rolę, a jej znaczenie rośnie w miarę różniczkowania się form życia zbiorowego. Zagadnienia migracyjno-kolonjalne są tylko pewną dziedziną tego życia, wzrastając w Polsce z dniem każdym na ważności i aktualności.

Znajomość zagadnień migracyjnych i wiedzy kolonjalnej w Polsce stoi na niezwykle niskim poziomie. Brak katedr uniwersyteckich, poświęconych tym zagadnieniom, szczupły zastęp naukowców z tej dziedziny wiedzy sprawia, że problemy emigracyjne i kolonjalne, omawiane są tylko z okazji aktualnych wydarzeń względnie w dorywczych studjach.

Tymczasem Polska jest jednem z państw, dostarczających najwięcej emigrantów do głównych ośrodków imigracyjnych świata.

Potęgujące się stale trudności stawiane ruchowi migracyjnemu przez państwa imigracyjne i konieczność stworzenia ujścia nadmiarowi naszej ludności sprawia, że prędzej czy później na porządku dziennym stanie sprawa już nie emigracji, lecz kolonizacji.

Sprawa przygotowania zarówno naukowców jak i praktycznych pracowników migracyjnych, a w przyszłości kolonizacyjnych wymaga pozytywnego rozwiązania.

Na terenie pracy migracyjno-kolonjalnej daje się odczuwać brak osób przygotowanych do pracy wewnętrznej między naszem wychodźctwem w postaci kierowników potężnych często liczebnie zrzeszeń emigrantów, względnie dobrze wyszkolonych sił pedagogicznych, dziennikarzy, pracowników, instruktorów, kierowników spółdzielni, banków, szkół, organizacyj kulturalnych i t. p. Dzięki brakowi opieki odpowiednich kierowników masy nowych emigrantów stawały się ofiarami najrozmaitszych, pozbawionych wszelkich skrupułów czynników, poczynając od agentów towarzystw okrętowych a kończąc na żerujących na wychodźctwie bankierach, agentach i t. p.

Emigracja w chwili obecnej, a jeszcze w znaczniejszym stopniu polska kolonizacja w przyszłości, potrzebują zastępów ludzi ideowych do swej przyszłej działalności odpowiednio wyszkolonych.

Oczywiście żadna uczelnia nie jest w stanie wypuścić doskonałego i wszechstronnie przygotowanego działacza emigracyjnego, jednak może i powinna dać osobom idącym w tym kierunku podstawy, w oparciu których ów działacz mógłby rozwinąć owocną pracę.

Mając to na celu, Wolna Wszechnica Polska zorganizowała na Wydziale Prawa i Nauk Ekonomiczno - Społecznych 3-letnie Studjum Migracyjno-Kolonjalne.

Program wykładów na Studjum jest rozłożony na 3 lata, przyczem na 1 rok Studjum są przyjmowani studenci szkół akademickich mogący się wykazać przesłuchaniem 1 roku studjów ogólnych.

Rozkład materjału jest tak pomyślany, że 1 rok studjów obejmuje podstawowe zagadnienia w ogólnem ujęciu, II rok poświęcony jest studjom bardziej szczegółowym i III omawia zagadnienia specjalne z zakresem polskich spraw migracyjno-kolonjalnych.

Poza częścią wykładową, objętą przez najwybitniejszych przedstawicieli polskiej nauki migracyjno-kolonjalnej, są odpowiednio zorganizowane zakłady i seminarja. Studjum przyczynia się do pogłębienia badań nad zagadnieniami ruchów migracyjnych, stosunków socjalnych polityki ludnościowej państw migracyjnych oraz zagadnień kolonjalnych.

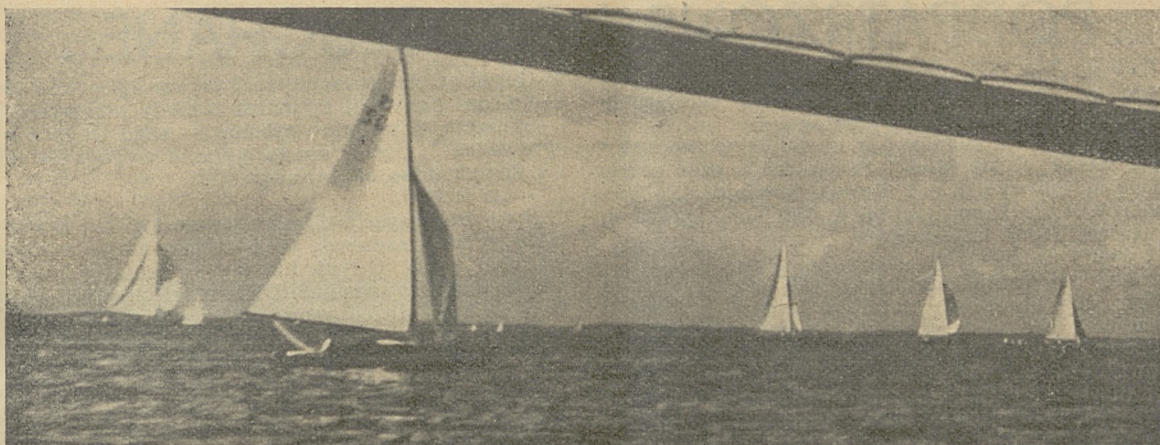
Absolwenci Studjum po złożeniu uzupełniających egzaminów na Wydziale Prawa i Nauk Ekonomicznych i Społecznych uzyskają stopień magistra nauk ekonomicznych i społecznych.

Potrzebę naukowego podkładu przy traktowaniu spraw migracyjno-kolonjalnych uznały państwa, posiadające duże zasoby doświadczenia na tem polu.

Zagranicą istnieje szereg wyższych zakładów naukowych poświęconych wyłącznie badaniom spraw kolonjalnych i będących naukowemi ośrodkami tej gałęzi wiedzy.

W Polsce pomimo braku własnych kolonij politycznych, zagadnienie ich uzyskania stale potężnieje. Wskazują na to wielkie zamierzenia i wysiłki społeczeństwa polskiego na tle koniecznych potrzeb odpowiednich terenów dla polskiej ekspansji. To też stworzenie w Polsce ośrodka wyższych studjów migracyjno-kolonjalnych, mającego zapełnić lukę w naszem życiu społecznem i państwowem należy powitać z dużem uznaniem.

PAMIĘTAJ O FUNDUSZU AKCJI KOLONJALNEJ
KONTO P. K. O. NR. 1030



Fot. Leszek Wieleżyński

INSTYTUT MORSKI I KOLONJALNY

Odzyskanie dostępu do morza sprawiło, iż społeczeństwo zaczęło się interesować sprawami morskiemi i kolonjalnemi, — dziedziną dotąd zupełnie u nas zaniedbaną. Powstaje literatura marynistyczna, ukazują się powieści, nowele, poezje morskie, kompozycje muzyczne, mające za temat polski Bałtyk, tworzą się dzieła naukowe, omawiające sprawy morskie i związane z niem kwestje, jak marynarki wojennej, handlowej, handlu zamorskiego, kolonij i t. d.

Poczynaniom tym brak jednak dotąd ośrodka, któryby je koncentrował i ułatwiał pracę. Takim ośrodkiem ma być tworzący się z inicjatywy L. M. K. «Instytut Morski i Kolonjalny». Ma to być placówka, dostępna szerokiemu ogółowi, warsztat pracy, w którym pogłębiać się będzie wiedza o morzu i kolonjach.

Ktokolwiek dziś zabiera się do pracy nad zagadnieniami morskiemi i kolonjalnemi, spotyka się z zasadniczą trudnością, którą stanowi brak bibljoteki, ponieważ żaden ze zbiorów, dostępnych dla publiczności, nie prowadzi specjalnych działów czy to morskiego, czy kolonjalnego lub emigracyjnego. Dlatego też, stworzenie bibljoteki jest pierwszą koniecznością i podstawą przyszłego Instytutu. W zrozumieniu tej konieczności zaczęto przed dwoma laty tworzyć przy Zarządzie Głównym L. M. K. taką centralną bibljotekę morską i kolonjalną, która obecnie liczy już blisko 6000 tomów dzieł, dostępnych dla członków Ligi i osób postronnych: Obecnie korzysta z tej bibljoteczki już 400 osób miesięcznie.

Prócz bibljoteki opracowuje się bibljografje. Jeżeli ktoś chce się dowiedzieć, co wydrukowano np. o Gdyni, co o marynarce wojennej, o Liberji, o Kamerunie i innych kolonjach, o naszem wychodźctwie w Paranie lub czteromiljonowym odłamie społeczeństwa polskiego w Stanach Zjednoczonych—szuka tych wiadomości w bibljografji. Taką bibljografję spraw morskich i pomorskich L.M.K. już wydała a obecnie przygotowuje się podobna, praca, dotycząca spraw kolonjalnych i emigracyjnych.

Obok bibljoteki i bibljografji, tworzy Liga muzeum morskie i kolonjalne. Zacządki jego już istnieją, ale rozwijać się ono może powoli, bo warunkiem tworzenia muzeum jest posiadanie lokalu.

To, co wyżej opisaliśmy są to t. zw. «pomoce». Cele i zadania Instytutu Morskiego i Kolonjalnego najjaśniej precyzuje projekt p. dr. St. Pawłowskiego, prof. Uniw. Poznańskiego, który mówi, że zadaniem Instytutu będzie szerzenie wśród społeczeństwa wiedzy o morzu i o terenach kolonjalnych polskich oraz organizowanie i popieranie badań naukowych nad morzem i terenami kolonjalnemi. Do zrealizowania powyższego celu służyć będą następujące środki: 1) popularne wykłady o morzu i zagadnieniach z morzem związanych oraz o terenach kolonjalnych i osadniczych, 2) wydawnictwa popularne o charakterze ogólnym i praktycznym, 3) stałe muzeum morskie i kolonjalne oraz bibljoteka, dostępna dla publiczności, 4) popieranie i organizowanie podróży naukowych, 5) wydawanie prac ściśle naukowych, 6) organizowanie w porze zimowej kursów naukowych z geografji mórz i terenów kolonjalnych, 7) przygotowanie opinji w sprawach dotyczących, zagadnień morskich i kolonjalnych, 8) udzielanie nagród, stypendjów za prace, rozpisywanie konkursów i t. d.

Projekt Instytutu Morskiego i Kolonjalnego, którego powstanie uchwalił ostatni Walny Zjazd Delegatów L. M. K., jest już w okresie realizacji.

Utworzenie Instytutu Morskiego i Kolonjalnego, znalazło wyraz w tegorocznym budżecie Ligi, w którym wyznaczono na początek pewną kwotę, nie licząc sum, przeznaczonych na bibljoteki i wydawnictwa, które to działy będą częścią składową Instytutu.

PODPATRZONE I PODSŁUCHANE...

Zawija „Dar Pomorza“ do portu. Może to być port szwedzki, duński, fiński, norweski, czy ostatecznie angielski. Wszystko jedno zresztą.

Jak zwykle w sobotę, lub niedzielę wolno zwiedzać statek „tuziemcom”. Przyjeżdżają więc goście naszą motorówką (t. zw. krową), przyjeżdżają i własnemi motorówkami, jachtami, łodziami, kajakami, a czasem nawet i... crowl'em.

I wtedy zaczyna się!

Damy przeważnie idą odrazu do międzypokładu i tam przy dźwiękach patefonu tańczą z bosymi uczniami. Niektóre przytem, widząc martwiącego się nad gospodarską robotą ucznia, pomagają mu naprzykład cerować skarpetki. (To się jednak zdarza już tylko w Skandynawji). Sam zresztą kiedyś tego doświadczyłem na sobie i w rezultacie z kupy jakichś beznadziejnych szczątków, rączki takiej właśnie Skandynawki stworzyły 8 par przecudownych skarpetek...

Tak zabawiają się damy. Panów bawi co innego.

Jest więc typ starszy, który zrobiwszy dziesięć kroków po pokładzie, stanie, wda się w pogawędkę i na tem schluss. Inni znów pochodzą po pokładzie o nic się nie pytając. Olbrzymia jednak większość to młodzież zdrowa, żywa i przedsiębiorcza, — słowem nad morzem wychowana. Taki chłopak podchodzi do ucznia i z uśmiechem zaczyna:

— „Do you speak englisch?”

— „Very little...”

— „Na, denn sprechen sie deutsch, oder französisch,—parlez vous francais?“

— „Ja ja deutsch, naturalnie, to jest — natürlich, deutsch“...

Teraz młodzian już wie, jak gadać. Więc: trochę po niemiecku i maciupcio po angielsku.

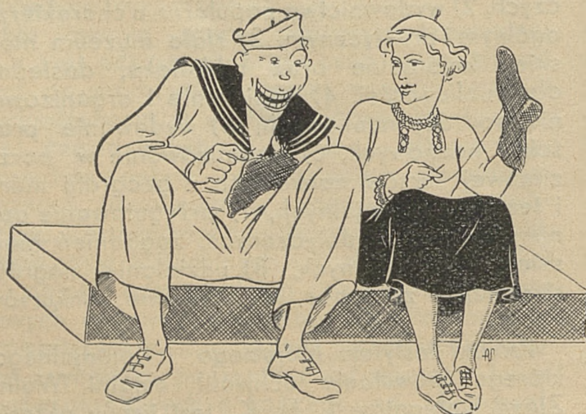
Uczeń (oczywiście taki początkujący) nastawiony na stereotypowe dziecinne pytania: co to? a poco to?, wkrótce traci rezon, bo ten skandynawski znajomek wprawia go w zakłopotanie.

— „Dlaczego nie zabieracie ze sobą ładunku?“ — pyta się.

— „Bo to przecież szkolny statek...”—brzmi zdziwiona odpowiedź.

— „No tak, ale załadowanie statku, oraz formalności z tem związane należą również do szkolenia oficera...“

Widząc, że uczeń niechętnie w tej materji gawędzi, zmienia nareszcie temat. Uff!! Z tym nowym



...stworzyły osiem par przecudnych skarpetek.

tematem jednak nie lepiej, bo ta bestja wyjeżdża nagle z takiemi pytaniami, na które już nie sposób odpowiedzieć: „jakie ładunki idą przez Gdynię, a jakie przez Gdańsk, jaki jest obrót Gdyni, jakie linje regularne łączą Gdynię z innemi portami, czy jest w Gdyni strefa wolnocłowa i czy w tej strefie (żebyś zczezł kanaljo!!) są jakieś zakłady przemysłowe i—wreszcie zbawienne pytanie — skąd Gdynia ryż sprowadza?“ Uczeń na to pytanie wypogadza się i z dumną miną odpowiada:

— „Z Indyj!”

„I co mu przyszło do głowy—martwi się uczeń— takie pytania zadawać, skąd u licha mogę wiedzieć jaki jest obrót Gdyni, lub czy są zakłady przemysłowe w wolnej strefie??!! Nie mógł się npr. zapytać, jak się kotwicę rzuca, albo żagle stawia, albo poprosić o pokazanie kompasu?! Nie, musi wyjechać z obrotem Gdyni, z regularnemi linjami i t.p.“

Cały właśnie kłopot w tem, że taki chłopak wie, jak się żagle stawia, jak się rzuca kotwicę, jak się prowadzi nawigację. On przecież wychował się nad morzem, nie od dziś zwiedza parowce i żaglowce, zawijające do portu i podobne pytania o żaglach zadawał mając lat 12. Dziś już go inne rzeczy interesują i o nie się dopytuje młodego marynarza, który n a p e w n o potrafi wyczerpująco odpowiedzieć.

Wieczorem, przed spuszczeniem bandery goście żegnają statek. Damy z prawdziwym żalem opuszczają międzypokład—zaznały tu więcej przyjemności, niż się spodziewały.

Mijają miesiące. Aż wreszcie któregoś przedpołudnia, oczom orłowskich i gdyńskich letników, pełzających jak foki po rozgrzanej plaży, przedstawia się widok niecodzienny: żywa ilustracja do dzieł Conrada, czy przygód Londona, jaką jest biała plama fregaty na tle seledynowej przestrzeni morza... „Dar Pomorza” wraca do swojej Gdyni... Na statku tymczasem ruch i podniecenie. Zaczynają padać komendy:

„Grot na giejtawy... fok na giejtawy”—i wreszcie po całej serji komend, w ślad za któremi znikają żagle, jakby wiatrem zdmuchnięte, pada ta ostatnia i najgłośniejsza: „Rzucić prawą kotwicę!!!“ Łomot plusk i „Dar Pomorza“ już stoi tuż przy falochronie.

Po kilku dniach zaczyna się zwiedzanie statku przez „swoich“. I znów młodzież i dorośli tłumnie zalegają pokład i międzypokład.

Ten uczeń jednak, który tam, w obcych portach był taki zakłopotany, teraz triumfuje. Ciekawych jest dość, to też wkrótce zostaje otoczony grupką entuzjastów morza. Pytania są łatwe, wprost wymarzone. A więc:

— „Proszę pana, czy „Dar Pomorza“ może jechać, kiedy wiatr dmucha z boku?“

— „Owszem może. Nawet prawie pod wiatr może iść“.

Pytający uśmiecha się z niedowierzaniem. Najoczywiściej bujają go.

Ale à propos dmuchania z boku. Słyszałem niedawno, jak jeden bardzo wykształcony starszy pan zachwycał się wobec grona młodzieży nad sztuką żeglarską, która w/g niego doszła do takiego rozkwitu, że jachty potrafią dziś posuwać się n a w e t przy wietrze wiejącym z u p e ł n i e... z boku!!!

Naprawdę rewelacyjna wiadomość...

Ale wracam do mego ucznia i jego słuchaczy. Po chwili namysłu padają dalsze pytania:

— „Jak się to właściwie dzieje, że kotwica trzyma cały statek? przecież jest chyba od niego lżejsza...“

Następuje długie, poważne tłomaczenie. Sypią się słowa:... ochwyty, kotbelki, szakle, przęsła, kluzy, trzony, trenty i tp. Słuchający potakuje głową, gdyż rozumie doskonale. Wreszcie nowe pytanie:

— „Gdzie jest komin?”

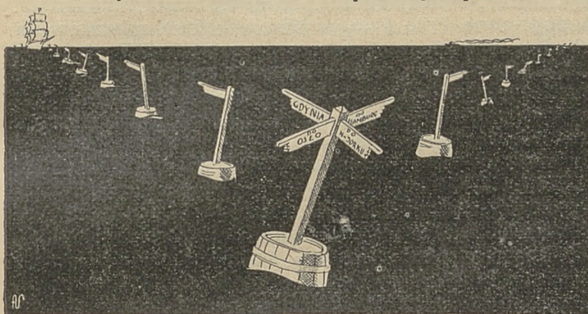
Uczeń wskazuje na kominek od motoru.

— „Taki mały?...”—a w głosie rozczarowanie i jak by pogarda. Bo co to za statek: jeden komin i taki mały. Nie to co „Kościuszko”!

Młody uczeń, a raczej kandydat, tłomaczy wszystko uczciwie, starsi natomiast, którzy te wszystkie pytania słyszeli po kilkanaście razy, są mniej cierpliwi i odpowiadają inaczej. Naprzykład.—Zwiedzający (o ile to człowiek starszy, to prawie zawsze marzył o karjerze marynarza, tylko... warunki życiowe nie składały się), zaczyna:

— „Czy panowie odjeżdżają czasem tak daleko, że ziemi nie widać?"

— „Skądżeż!... Przecież zabłądzilibyśmy..."



I na tych beczkach są napisy...

— „No, a jak w takim razie jedzie się do Ameryki?.."

— „A, to co innego. Do Ameryki droga jest wyznaczona takiemi beczkami pływającemi, t.zw. bojami na kotwicach. I na tych bojach są tabliczki z napisem i strzałką: „Nowy York", albo „Rio de Janeiro". No i tak sobie statek jedzie od beczki do beczki."

— „I tak jest zawsze?"

— „Nie, czasem zamiast strzałki malują na tabliczce rękę z wysuniętym palcem wskazującym."

Albo taki kwiatuszek.—Podchodzi do mnie jakaś ładna, elegancko ubrana pani i pyta się gdzie na „Darze Pomorza" są armaty. Armatami nazywamy rury przez które śmiecie wyrzuca się za burtę. Pokazuję więc. Uśmiecha się tajemniczo: nie wierzy:

— „Rozumiem,—tajemnica wojskowa".

— „Ależ proszę pani, przy czem tu tajemnica wojskowa! Przecież „Dar Pomorza" jest szkolnym handlowym statkiem..."

— „Handlowym? A kiedy w takim razie będzie przerobiony na okręt wojenny?" I tu mnie zatkało. Taka ładna, taka elegancka i taka.. taka...

Bardziej pacyficzną, ale niemniej ciekawą rozmowę prowadziłem niedawno w Warszawie z jedną bardzo leciwą światowo-artystyczną damą. Zostałem jej przedstawiony na dancingu, a że byłem w mundurze, więc odrazu zapytała się, czy mam długi urlop. Pytanie było takim tonem zadane, że nie wątpiłem, iż w razie krótkiego urlopu postara mi się go uprzyjemnić, a w razie długiego — uprzyjemniać. Powiedziałem więc jej, że poprostu przerwałem pływanie, aby się uczyć w Szkole Głównej Handlowej.

— „Fee... marynarz i szkoła handlowa?"

— „Oczywiście, to przecież świetne połączenie — Marynarka Handlowa i szkoła handlowa"—powiedziałem, starając się podnieść w jej cudnych, sztucznie podkrążonych oczach. Odpowiedziała, a w słowach jej kryła się cała propaganda L. M. K.

— „Ach tak, rzeczywiście, przypominam sobie teraz, że oprócz marine de guerre jest również i commerciale.

Podobno nawet w commerciale jest lepiej, bo co pewien czas wracają do domu na odpoczynek (sic!) a marine de guerre (t. zw. właściwie militaire) ciągle jeździ naokoło świata. To musi być okropne taka podróż naokoło świata!"

Skończyła z przechyloną figlarnie główką, za długiemi rzęsami kryła się błękitna toń bezdennych oceanów i sześćdziesiąt lat życia. Tak, pomyślałem sobie, tak ciągle pływać naokoło świata, to rzeczywiście kręćka można dostać. Ba! człowiek gotów stracić orjentację i nie wiedzieć wreszcie z jakiego punktu na kuli ziemskiej taką podróż należy rozpoczynać...

At, co się zresztą dziwić takiej starszej pani, a zwłaszcza jej bojaźni przed zmorą podróży, jeżeli pewien młodzieniec, któremu L. M. K. zaproponowała na świetnych warunkach podróż do kilku portów, dla zorjentowania się w możliwościach naszego eksportu do nich, — zapytał się, czy będzie mu przydzielona sekretarka. Właściwie dobrze, że się o to zapytał, przynajmniej nie wysłano go.

Najsmutniej mi się jednak zrobiło w zeszłym roku w Gdyni, po rozmowie z kilku sportowcami-żeglarzami.

Z entuzjazmem opowiadali o swych wyprawach do Skandynawji, o sztormach, jakie zwyciężyli, o pękniętym żaglu, o szocie, który nawalił, o zwrocie, który cudem wyszedł...

— „Wie pan, to jednak prawda, że jacht wyrabia samodzielność, szybką decyzję..., że wogóle hartuje". Kończył jeden z nich.

I nagle przyszło mi do głowy głupie pytanie:

—„ Czy panowie dobrze znają port gdyński?"



— Fee... marynarz i szkoła handlowa?

— „O tyle, o ile..."

— „A czy panowie wiedzą co to jest klarowanie statku, albo chociażby na czem polega składowanie bawełny i jakie do tego mamy magazyny w Gdyni?"

Ten, co mówił o wpływie jachtu na nasze walory duchowe spojrzał na mnie z ironją i odpowiedział pytaniem, które mi przez tydzień sen z powiek spędzało:

— „A cóż pan sobie wyobraża, że my jachtem bawełnę wozić będziemy?!...

Witold Gorski

NASI SĄSIEDZI NA BAŁTYKU

PRUSY A MOŻLIWOŚCI POLSKIE

Rok 1230 stanowi datę przełomową zarówno w dziejach pogańskich Prusów, skazanych odtąd na powolną zagładę, jak i w historji zakonu Panny Marji domu niemieckiego, znanego nierównie szerzej pod nazwą Krzyżaków. Zakon ten, założony w Palestynie na schyłku XII w., rychło zdał sobie sprawę z bezowocności swych pierwotnych zadań, poczem przeniósł się do Europy, gdzie zrodziła się nowa myśl— utworzenia własnego państwa.

Urzeczywistnieniu tej myśli współdziałała krótkowzroczna, nieumiejąca zabiegać w przyszłość—polityka Polski dzielnicowej. Do podboju ziem pogańskich Prusów przez zakon w znacznej mierze przyczyniły się niewątpliwie posiłki zbrojne zasobnych w ludność, złoto i sprzęt wojenny Niemiec—niemniej podbój sam trudny byłby do pomyślenia, gdyby nie nadania Konrada mazowieckiego w ziemi chełmińskiej, która tem samem stać się mogła punktem wyjścia dla owej nielicznej początkowo garści rycerstwa zakonnego i knechtów, jaką w pierwszej fazie podboju wsparły siły zbrojne nietylko Konrada, ale i jego syna, Kazimierza, a dalej Henryka Brodatego, Władysława Odonicza i Świętopełka pomorskiego.

Nie zawsze wprawdzie Polacy szli zakonowi z pomocą. Niekiedy występowali zdecydowanie przeciw, jak Świętopełk pomorski, który w czterdziestych latach XIII stulecia toczył z Krzyżakami uporczywe, sześcioletnie boje, a nawet nakłaniał, być może, do powstania częściowo już podbitych Prusów. Niekiedy nasi książęta dzielnicowi występowali z roszczeniami do ziem bezpańskich, jak uczynił z początkiem drugiej połowy XIII stulecia Kazimierz kujawski, syn Konrada mazowieckiego, uzyskując przy poparciu Bolesława Wstydliwego zezwolenie papieskie na objęcie dzisiejszego obszaru jezior mazurskich i Suwalszczyzny i na wprowadzenie tam organizacji kościelnej. Wystąpienia te przecież były jednostkowe, nie poparte nigdy przez innych książąt dzielnicowych, boć zakon przeciw Świętopełkowi umiał zdobyć sobie posiłki Konrada mazowieckiego z synami i Bolesława Pobożnego a nawet dwu rodzonych braci świętopełkowych; podobnie przeciw Kazimierzowi kujawskiemu umiał zakon zawrzeć układy z jego bratem, Ziemowitem mazowieckim i teściem tegoż, Danielem halickim, zmuszając następnie obu braci, by wyrzekli się jakichkolwiekbądź roszczeń do ziem, które zakon posiada lub które „trudem wojennym” zdobędzie.

Jeżeli jednak beztroska, krótkowzroczna neutralność Polski dzielnicowej przyczyniła się w mniejszej lub większej mierze do podboju ziem pruskich, przeprowadzonego z żelazną konsekwencją i z charakterystyczną dla wszystkich poczynań niemieckich bezwzględnością wobec pokonanego przeciwnika — niemniej znaczne połacie podbitego kraju objęte zostały ekspansją polską.

Na ziemiach dawnych Prusów szerzyło się mianowicie w miarę ich podboju osadnictwo niemieckie, gdy zakon w pierwszej fazie, t. zn. przez wiek XIII osadzał tam żywioły rycersko-mieszczańskie, w drugiej zaś, t. zn. do połowy XIV w. — włościańskie. Obok niego mamy wszakże do czynienia również z osadnictwem polskiem, idącem na ziemie pruskie z trzech terenów. Pierwszym z nich było Pomorze gdańskie, skąd polski osadnik ciągnął na wschód, za Wisłę, być może jeszcze w czasach przedkrzyżackich. Drugim terenem była ziemia chełmińska, z której, a może poprzez którą, od zachodu i południa dążyło w w. XIII i XIV osadnictwo polskie ku północy i ku wschodowi, dochodząc aż pod Malborg i do południowej Warmji. Trzecim wreszcie terenem było Mazowsze, skąd najliczniejsi bodaj wychodźcy obejmowali w w. XIV bezpańskie początkowo i bezludne puszcze dzisiejszego pojezierza mazurskiego, gdzie zakon dopiero w drugiej ćwierci XIV w. począł wznosić zamki warowne. Osadnictwo to, początkowo niezbyt liczne, rozwijało się potem świetnie, zwłaszcza, że popierane było gorąco przez wielkich mistrzów na schyłku XIV w. i w pierwszej połowie XV stulecia. Dzięki, być może, wyższemu przyrostowi naturalnemu żywiołu polskiego i dokonywanej przezeń kolonizacji wewnętrznej— przy powolnym zaniku tubylczych Prusów i zmniejszaniu się liczebnem napływowej niemczyzny—wytwarza żywioł polski w Prusiech w w. XVI i XVII obszar zwartej większości, obejmujący dzisiejsze terytorjum Mazurów i południowej Warmji. Nie jest też on czynnikiem, któryby polityka państwowa mogła była sobie zlekceważyć. Wszakże osady polskie dochodzą niemal aż pod Królewiec, sam w połowie zaledwie będący miastem niemieckiem; w samym Królewcu, a i nietylko w Królewcu, w kościołach, wygłaszane są w w. XVI i XVII kazania polskie; wszakże w Królewcu nietylko drukują się książki polskie, ale i wychodzi tam „Poczta Królewiecka“. Żalą się też w w. XVI stany pruskie przed księciem, że na urzędach siedzą niemal wyłącznie Polacy, a w sześćdziesiątych latach XVI w. nawet generalnym gubernatorem Prus jest Bogusław Radziwiłł, Polak przecież, choć mu podobno—jak sam mawiał—od mowy polskiej wargi pierzchły.

Owa żywiołowa ekspansja osadnictwa polskiego w Prusiech stwarzała przez ciąg paru stuleci możliwości ogromne, a pozostawione odłogiem przez chwiejną zawsze wobec Prus i do zbytku ustępliwą politykę państwa polskiego. Ze sposobności, jakie się nasuwały, nie umiano nigdy skorzystać, boć nie dał nam nigdy żadnych korzyści politycznych wielki, ale czysto militarny i tylko militarny triumf oręża polskiego w r. 1410 w bitwie pod Grunwaldem, w bitwie, w której poległ wielki mistrz i kwiat rycerstwa zakonnego, ale po której nastąpiło nazbyt długotrwałe dla niecierpliwych sił polskich oblężenie Malborga, a potem pokój toruński, jaki pozwolił Krzyżakom zachować w całości niemal uprzedni stan posiadania.

Jak nie umieliśmy sięgnąć po Grunwaldzie bodaj po te obszary, jakie zajęło już uprzednio polskie osadnictwo, tak nie sięgnęliśmy nigdy sami, własnem poczynaniem, po ziemie, zabrane nam przez zakon. Wszakże dawne Pomorze polskie wróciło do nas dzięki buntowi stanów pruskich, uciemiężonych przez ucisk pruski, administracyjny i fiskalny, a tęskniących za liberalizmem rządów polskich. Związek pruski, zawiązany w r. 1410 przez szlachtę pruską i 19 miast—z Gdańskiem na czele—wypowiedział przecież samorzutnie posłuszeństwo Krzyżakom i samorzutnie oświadczył się w r. 1452 za przyłączeniem do Polski, poczem wyprawił do Kazimierza Jagiellończyka delegację — brali w niej udział i delegaci Królewca — która prosiła o przyjęcie Prus Wschodnich i Zachodnich pod berło polskie, powołując się na nieprzedawnione prawa do tych ziem Polski i żaląc się na ucisk ludności pod rządami zakonu.

Trudno tu mówić obszerniej o przewlekłej, trzynastoletniej wojnie o ziemie pruskie, niemniej nie sposób nie podkreślić szczegółów tak charakterystycznych, jak owo długie wahanie się króla Kazimierza, nim wypowiedział on wojnę Krzyżakom, jak dalej fakt, iż choć król zgóry darowywał Prusy Wschodnie Litwie, niemniej nie wzięła ona w wojnie udziału, wskutek czego też cały ciężar wojny spadł na Koronę — jak i to wreszcie, że ostateczne zwycięstwo dało nam korzyści połowiczne tylko,

skoro zjednoczone zostały z Polską jedynie Prusy Królewskie z Warmją, a z Prus Wschodnich utworzone zostało lenne państwo zakonne. Zastrzeżono wprawdzie w pokoju toruńskim z r. 1466, że zakonowi bez zezwolenia królewskiego nie wolno ani prowadzić wojen, ani zawierać pokoju, a zakon sam w połowie ma się składać z Polaków — ale zastrzeżenia te zostały jedynie martwą literą. Za najważniejszy przecież z błędów poczytać należy, iż znaczne obszary Prus Wschodnich, gdzie żywioł polski stanowił zwartą większość, pozostawiono poza kordonem granicznym, skazując tem samem osadnictwo mazurskie na powolną utratę poczucia wspólności narodowej z macierzą.

Błąd to był zresztą nie jedyny. Wszakże, gdy wielki mistrz zakonu, Albrecht Hohenzollern, przyjął ewangelicyzm i przekształcał państwo zakonne na świeckie, można było je zlikwidować, jeśli nie zlikwidowano go wcześniej, gdy z chrztem Litwy wygasły były jego pierwotne zadania misyjne. Nie bacząc wszakże na to, pozostawiono zeświecczone Prusy Wschodnie w rękach Hohenzollerna, choć tem samem nawiązywała się już nowa nić łączności pomiędzy Prusami Wschodniemi a Brandenburgją, gdzie panowała starsza linja Hohenzollernów. Obok więzi narodowej, a wkrótce potem i wyznaniowej, nawiązywać się będzie odtąd spójnia dynastyczna.

Spójnia ta przekształciła się niebawem w unję personalną, gdy król Zygmunt III powierzy w r. 1611 linji brandenburskiej opiekę nad obłąkanym synem Albrechta, Albrechtem-Fryderykiem i gdy po jego śmierci w lennem księstwie pruskiem obejmuje rządy elektor brandenburski z woli i za zezwoleniem króla Zygmunta, choć i izba poselska, i senat domagały się objęcia Prus Książęcych po bezdzietnej śmierci Albrechta-Fryderyka—jak to w lennie przecież zostało zastrzeżone—i choć sam król początkowo w Prusiech synów swych osadzić zamierzał.

Skutki związania unją personalną Prus Książęcych z Brandenburgją i wpływ jej na dalsze dzieje Polski zbyt dobrze są nam znane, by je tu przypominać raz jeszcze. Warto tu jednak niewątpliwie podkreślić, iż bezpośrednio po pokoju w Oliwie w r. 1660, zwalniającym Prusy Książęce z lennej powinności wobec Polski, rozpoczyna się pod rządami Hohenzollernów wypieranie żywiołu polskiego i jego wpływów. Już w ćwierćwiecze niespełna po pokoju oliwskim przeprowadzony zostaje rozdział dóbr szlacheckich od nieszlacheckich, przyprawiający liczną szlachtę mazurską o utratę posiadłości; w pierwszem ćwierćwieczu XVIII stulecia przestaje wychodzić „Poczta Królewiecka", a Polakom wzbronione zostaje osiedlanie się na Litwie pruskiej; wreszcie w drugiej połowie XIX wieku następuje zniesienie nauki jęz. polskiego w szkołach ludowych i stopniowe usuwanie kazań polskich z kościołów zarówno ewangelickich, jak i katolickich.

Osadnictwo polskie w Prusiech, pełne sił żywotnych i prężności twórczej, mogło było stać się pomostem, wiodącym państwowość polską ku rozległym wybrzeżom Bałtyku. Odcięte wszakże od pnia narodowego już w XIV stuleciu, nie przygarnięte przez Polskę Kazimierzową, choć samo się do niej garnęło— nie może dziś ponosić winy, iż ustępowało zwolna pod naporem wynarodowienia.

Raczej podziwiać je należy, że cofa się, mimo wszystko, tak powolnie.

Stanisław Poraj



Czajki harcerskie w szyku torowym — wychodzą w morze

DO DNIA 1 MAJA 1936 R.
ZEBRANO NA **F.O.M.** ZŁ. 3.971.686.20

Morze w literaturze pięknej

FRYDERYK KULLESCHITZ – LAUREATEM

Literacka nagroda marynistyczna im. Jerzego Szareckiego została w tym roku przyznana Fryderykowi Kulleschitzowi, za książkę p. t. „Rejs dokoła świata". O książce tej i jej autorze pisałem już w marcowym numerze „Szkwału", podkreślając wtedy najważniejsze cechy indywidualności pisarskiej Kulleschitza.

Sylwetka laureata oświetlona została również wśród szeregu wzmianek i recenzyj. Trafne naogół spostrzeżenia, poczynione na marginesie przeczytanej książki, uchwyciły w zupełności oblicze pisarskie Kulleschitza. Największą jednak wiernością i trafnością spostrzeżeń nacechowane są „Sztychy" popularnego Sęka, zamieszczone w „Kurjerze Warszawskim" z dnia 2 maja. Sęk, dając feljeton o Kulleschitzu, pisał go tylko pod wrażeniem książki, ale wydobył z niej wszystkie najbardziej charakterystyczne rysy autora. Według Sęka, najistotniejszą cechą pisarską Kulleschitza jest naturalny i bezpośredni sposób ujmowania zjawiska, rzecby można — nawskroś męski i prawdziwy, bez ślamazarnego i histerycznego blagowania. Ale sięgnijmy do cytat: „Zdradza przytem ta książka, mimo celowej powściągliwości ekspresji, zadatki niebylejakie i stanowi pod względem artystycznym najmilszą niespodziankę. Rozumny człowiek ją pisał, chociaż tak młody. I człowiek pełen godności, chociaż napewno dopiero się formujący. Niema w „Rejsie dokoła świata" ani efeba, we własne odbicie wpatrzonego, ani wytrąconego z równowagi lądowego szczura, słyszącego w każdym skrzypie koła wycie tajfunu, niema blagującego Sarmaty, albo histeryzującego pseudo-Sarmaty, obwożącego po morzach i oceanach widoki z okna warszawskiej kawiarni. *Ludzkość* przemawia do nas z kart tej skromnej a przecież cennej książki. Dlatego witam ukazanie się młodego kolegi na horyzoncie literackim jak najserdeczniej i życzę mu najowocniejszej twórczości.

„Rejsem dokoła świata" dobrze zasłużył się krajowi".

Na tę odrębność pisarską Kulleschitza złożył się długi łańcuch przyczyn. Kulleschitz należy do rzędu pisarzy szkoły morza, tak, jak pierwszy laureat literackiej nagrody marynistycznej—Janusz Stępowski. To samo morze było źródłem natchnienia obydwu. Kulleschitz bowiem jest wychowankiem Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej. Wrażenia, przeżyte na pokładach okrętów wojennych stają się podnietą nietylko pierwszych wzlotów literackich (nowele, pisane w pierwszych numerach „Szkwału"), lecz stanowią źródło siły do realnej pracy morskiej wśród młodzieży. Uczestniczy przy narodzinach Akademickiego Związku Morskiego, jest jednym z członków pierwszego Zarządu Głównego tej organizacji, współpracuje również, jako jeden z redaktorów, z naszem pismem w okresie jego powstawania.


Fryderyk Kulleschitz

Obraz morza, jaki wyniósł Kulleschitz z okresu swej służby w Marynarce Wojennej miał nietylko cechy zjawiska natury, które, jak powiada Conrad Korzeniowski „w sprawiedliwości swej i wzgardliwem miłosierdziu daje ludziom przywilej niespoczywania" — lecz także pewne realne wymiary zjawiska prostego, a w pojęciu lądowem tak niezwykłego, jakim jest bezpośredni kontakt z całym światem.

Kulleschitz przez te otwarte w świat drzwi - widział przedewszystkiem w dalekich zamorskich krajach—Polaków, szczególnie młode pokolenie, wzrastające pod niewątpliwym wpływem obcych kultur. Dlatego też organizuje przy Światowym Związku Polaków z Zagranicy pismo p. t. „Młody Polak zagranicą", którego jest redaktorem aż do wyjazdu „Darem Pomorza" w podróż szkolną naokoło świata.

I podróż „białą fregatą" dała mu nietylko te wrażenia i przeżycia o treści rozległej, których fragmenty znajdujemy w „Rejsie dokoła świata", lecz pozwoliła zetknąć się przynajmniej w krótkich momentach z rzeczywistością polskości, rozproszonej po dalekich lądach świata. I czasem silniejszem wrażeniem odbił się w jego duszy wyraz dumy, malującej się—w oczach Polaka, wpatrzonego w narodowe barwy bandery „Daru Pomorza", niż najnieprawdopodobniej piękny obraz, otaczającego go egzotyzmu.

Prawdopodobnie ta serja przeżyć Kulleschitza, podczas podróży naokoło świata, sprawiła, że obecnie przygotowuje się do wyjazdu do Ameryki Północnej, gdzie znajduje się największe skupisko Polaków, aby przeprowadzić studja nad psychiką młodzieży polskiej, wychowującej się, bądź wychowanej pod wpływem kultury amerykańskiej.

Możemy być pewni, że w materjale, który nam stamtąd przywiezie, podobnie jak w „Rejsie dokoła świata" znajdziemy bezpośredni i naturalny obraz tych wydarzeń, które w podróży swej dostrzeże.

Stanisław Zadrożny

ZASZCZYTNA WACHTA

Corocznie w kwietniu, przyznawana przez Towarzystwo Literatów i Dziennikarzy nagroda literacka im. Jerzego Szareckiego, jest przedmiotem zainteresowania. Odnosi się ono tak do funduszu tej nagrody, jak i do szlachetnej pamięci jej imiennika. Najbezpośredniej, z natury rzeczy, na zainteresowaniu tem zyskuje laureat, jako autor nagrodzonego utworu marynistycznego.

Rok temu czułem się z tego powodu, jak na „cenzurowanem". Teraz zastąpił mnie skolei Fryderyk Kulleschitz. W 1937 r., a może za lat następnych,—kto to wie—na jego miejscu będziesz może ty, przygodny mój czytelniku.

Co roku w kwietniu, w portretowej sali T-wa Literatów i Dziennikarzy, przy długim stole będą się toczyć długie rozmowy jurystów, kogo wyróżnić w konkursie dzieł marynistycznych i włączyć w łańcuch wspólnie sprzęgniętych z sobą ogniw.

Spowiedź osobistych doświadczeń i przeżyć, — choćby nawet mogła przedstawiać materjał, godny pokusy pisarskiej, ciekawy zapewne dla czytelnika życzliwego, a jeszcze ciekawszy dla zaprzysiężonego krytyka,—uważam w tem miejscu za rzecz podrzędną. Chodzi raczej o samą sprawę ciągłości zdarzeń. To też, bez poetyckiej przesady, przyznać muszę, że bardziej mnie interesuje ów długi stół turystów. Patrząc z jednego jego końca widzę, jak z każdym rokiem dłuży się ciągle, rośnie i przenika ściany, sięgając przez dziesiątki lat do coraz nowych i dalszych widnokręgów w wymiarach czasu i zdarzeń, tu, przy tym, stole, powziętych z przeznaczenia pięknej, społecznej myśli fundacyjnej, a przydanych dziejom polskiej literatury marynistycznej.

Ostatnio do konkursu stanęło jedenastu autorów. Ilu ich będzie za rok? Garstka pisarzy marynistów rośnie. Coraz więcej wśród nich prawdziwych uczniów Szkoły Morskiej, wychowanych pod żaglami, w rejsach, za daleką smugą kilwateru. Niewątpliwie zajmą ożywcze miejsce w literaturze. W ich gromadzie żeglarskiej dojrzewa bowiem nowa, niezwykła siła twórcza. Dokonywa się na oczach naszych dzieło ducha czasu, o motywach nawskroś świeżych, o znajomości morskich żywiołów, o zbrataniu się i polskiem scaleniu, jak nigdy dotąd, głębi lądu z dalą morskiego świata.

I myślę o tem, że w ten sposób, co roku z wiosną, gdy na morzu przez gęstwinę mgły przejrzy słońce, gdy za rzeźbionemi w oparach kształtami marzeń wyrośnie z doków nowy klucz statków, a na ich wstążkach dymu coraz wyżej narastać będzie wgórę stutysięczno-piętrowy rapsod gdyńskiego portu, — równomiernie z czasem morskiego tworzywa, wraz z dziejami wydawniczemi Ligi Morskiej i Kolonjalnej, Instytutu Bałtyckiego, czy też z przeznaczeniem literackiej nagrody miasta Gdyni, zajmie również swoje ważne znaczenie pierwsza literacka nagroda marynistyczna im. Jerzego Szareckiego.

To też w sprawie ciągłości zdarzeń tej nagrody sądzę, że jest rzeczą zasadniczej uwagi przedstawienie przedewszystkiem jej historycznego źródła. Powstała z uczucia miłości ojcowskiej do syna. W 1934 roku prof. dr. Bolesław Szarecki, po śmierci swego syna jedynaka Jerzego, b. ucznia Szkoły Morskiej i pisarza-marynisty, pragnąc uczcić jego pamięć w ukochanej przez niego dziedzinie życia i twórczości, — „ufundował nagrodę coroczną dla pisarzy polskich w wieku do lat 35 za utwór literacki (poezje, nowele, powieści i utwory sceniczne), z pierwszeństwem dla utworów na tematy morskie"—cytat ze statutu nagrody). Dzień 23 kwietnia, jako dzień imienin ś. p. Jerzego Szareckiego jest corocznie przeznaczony do opublikowania wyniku konkursu i wręczenia nagrody laureatowi. Obok nagrody literackiej, utworzony również został drugi osobny fundusz dla uczczenia pamięci Jerzego Szareckiego, z przeznaczeniem udzielania zasiłków dzieciom literatów i dziennikarzy polskich.

Jerzy Szarecki, ur. w 1910 r. w Charkowie, był uczniem kursu nawigacyjnego Szkoły Morskiej jeszcze w Tczewie, gdzie studjował w latach 1927—8, żeglując na statku szkolnym „Lwów". Umiłowane przez siebie studja morskie rychło przerwać musiał z powodu ciężkiej choroby, która po sześciu latach zwyciężyła jego młody organizm. Zmarł w 1934 r., w 24-ym roku życia. A jednak jako jeden z pierwszych pionierów polskiej literatury marynistycznej, mimo młodość i krótki okres twórczości pisarskiej, wykazał w tej twórczości niezwykłą żywotność.

W 1922 r., polski Bałtyk wzbudził już wtedy w trzynastoletnim chłopcu natchnienia literackie. Napisał wtedy J. Szarecki utwór, mający za tło bitwę oliwską. Jednak pierwszym jego utworem drukowanym była dwa lata potem nowela p.t. „Pierwsza załoga „Gryfa", zamieszczona w „Polsce Zbrojnej" w nr. 6, 1927 r. W tym samym czasie, w piętnastym roku życia, drukował nowelę p. t. „Leśni ludzie" w „Kurjerze Warszawskim", w nr. 87, 1927 roku. Wkrótce potem, w 1928 r., ukazał się jego pierwszy tom morskich nowel p. t. „Groźny kapitan", nakładem „Bibljoteki Groszowej". W następnym roku, z opowiadań, drukowanych przeważnie na łamach „Rzeczypospolitej", wydany został w „Roju" tom wspomnień p. t. „Na pokładzie Lwowa", a w 1930 r. znów tom nowel morskich p. t. „Czapka topielca". Szybko rozwijający się i świetnie zapowiadający talent, zapał pisarski i twórcza wola, charakteryzowały młodego autora, który niemal do ostatnich dni swego życia pozostał wierny swoim literackim marzeniom. Z tych czasów przedśmiertnych pozostał po nim w bruljonach spory materjał nowel, impresyj, a nawet wątek zaczętej powieści. Książkami swojemi zdobył z miejsca dużą poczytność. Dziś prawie wszystkie są wyczerpane. Równolegle z powodzeniem, zyskał odrazu chwalebną opinję krytyki. Wśród krytyków, piszą o nim m. inn.: Z. Rabska („Na pokładzie Lwowa": „Kurjer Warszawski", 12 X.1929 r. i „Czapka topielca": „Kurjer Warszawski" dn. 29.XI.1930 r.), Jan Sokolicz-Wroczyński („Na pokładzie Lwowa": „Rzeczpospolita" 21.I.1930 r.), W. Czereśniewski („Przegląd polskiej literatury marynistycznej": „Polska Zbrojna" 24.VI.1934 r.). Z. Jasiński („Jerzy Szarecki": „Szkwał", nr. 3, 1935 r.), B. Pawłowicz („Sylwetka literacka": audycja w Polskiem Radjo dn. 30.V.1934 r.).

Wśród wspomnień o ś. p. Jerzym Szareckim, przypomnieć tu przedewszystkiem wypada wnikliwie nakreśloną sylwetkę biograficzną, drukowana nazajutrz po jego śmierci w „Kurjerze Warszawskim" nr. 88, z dn. 30 marca 1934 r., a napisaną przez Stanisława Strumpf Wojtkiewicza.

„Parę lat temu, jako dziewiętnastoletni chłopiec zgłosił się do naszej redakcji — młodziutki i pełen swady, ambitny, a jednocześnie uważny na przyjazne rady i wskazówki. Zabrał ze sobą do domu przyniesione rękopisy. Pracował nad swym stylem wytrwale. Po kilku miesiącach drukowaliśmy jego pierwsze, ciekawe i żywe relacje z pokładu szkolnego statku i jego pierwsze morskie nowele. Potem wyszły jego pierwsze książki: tomy nowel, które znamionował talent niewątpliwy, wymagający tylko dojrzenia. Jerzy Szarecki w swem życiu morskiem zapalonego marynarza i w swych atakach na pozycję literacką zapowiadał się świetnie. W podróżach egzotycznych mężniał, w inwencji artystycznej wysubtelniał się. I nagle tajemnicze niemoc, nieznana lekarzom podzwrotnikowa choroba, powaliła go za jednym zamachem. Po wyjściu z obłożnej choro-

by, tajał w oczach, nikł. Ukochany syn pułkownika dr. Szareckiego—ratowany był do końca — lecz bezskutecznie. Umarł wczoraj. Młodzież polska — ta zdobywcza i morska — traci w nim dzielnego pioniera. Młodej literaturze morskiej ubył jeden z nielicznych szeregowców, napewno przyszły oficer. Umarło młode, dobre i śmiałe serce..."

— — — — — — — — — — — — —

A jednak Jerzy Szarecki nie umarł. Pamięć o nim oraz zasługa twórcza żyją i żyć będą zawsze w dziełach wspólnego umiłowania. Spełnia się w jego imieniu sprawa literacka społecznego znaczenia, tworząc żywot dla kształtów niezmiernie wyższych nad śmiertelność ludzkich przeznaczeń. Trzy symbole dawnych, zapomnianych, pionierskich czasów naszego żeglarstwa: wiara, nadzieja i miłość, a z niemi uczucia, będące kiedyś tylko własnością gwiazd i zimnej, piaszczystej pustki u gdyńskich brzegów,— przeradzają się oto teraz w dzieła morskiego oblicza. Tężeją w żelazo-betonowem mocarstwie portu i oczom otwierają poprzez zwierciadło wód widok coraz dalszy, rozleglejszy—w życie morskie i jego odbicie w literaturze marynistycznej.

W tej wielkiej epopei pionierstwa, w marynarskiej gromadzie, w apelu wspólnym i obowiązującym do koleżeńskiej solidarności, zajął Jerzy Szarecki swoje nieśmiertelne miejsce na zaszczytnej wachcie uczuć bez kresu.

Janusz Stępowski

NOTUJEMY

• *Nagroda im. St. Żeromskiego.*— Rada Miejska Gdyni ustanowiła stałą nagrodę literacko - artystyczno-naukową im. Stefana Żeromskiego w wysokości 5000 zł. Celem nagrody jest pobudzenie rozwoju literatury, sztuki i nauki, związanej z morzem i miastem Gdynią. Kandydatów do nagrody mogą przedstawiać: Polska Akademja Literatury, Polska Akademja Umiejętności, wszystkie wyższe uczelnie polskie, Rada Miejska Gdyni, Instytut Bałtycki oraz polskie stowarzyszenia i związki literatów. (zb. j.)

* *„Sygnały"*, popularny w sferach lewicy literackiej miesięcznik lwowski, zamieścił w n-rze 16 (kwiecień r. b.) artykuł znanego awangardzisty wileńskiego, Jerzego Putramenta p.t. *„Perspektywy poetyckie"*, gdzie między innemi zawarte było takie zdanie: «... polską rzeczywistość poetycką można określić jedynie w kategorjach makabrycznych, że (...) powstają absurdalne zrzeszenia poetyckie, złączone jakiemiś geograficznemi czy zawodowemi kryterjami (...), że powstają kluby *poetów-marynistów*» (podkreślenie nasze) i t. d., że powstają kierunki poezji «każdej, tylko nie opartej *na* jedynem istotnem kryterjum — kryterjum walki o nowy styl poetycki...»

Następny numer *„Sygnałów"* przyniósł replikę Zbigniewa Jasińskiego p. t. *„Perspektywy poetyckie" J. Putramenta—a marynistyka"*, której fragmenty cytujemy: «...dotychczas w Polsce nie powstał jeszcze żaden taki klub poetycki» (t. j. marynistów—uw. nasza), «i chyba niema ani potrzeb, ani tembardziej zamierzeń, by miał powstać. Natomiast w Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich zawiązano Sekcję Pisarzy-Marynistów». «...Marynistyka w poezji nie musi i nie może być lekceważona przez nie-marynistów. Polska, taka czy inna, reakcyjna czy rewolucyjna, w przyszłości będzie Polską morską. Stąd wszelkie możliwości rozwoju marynistyki wogóle, i stąd wszelkie prawa do miejsca dla niej w poezji. Rzeczą twórców, walczących o nową postawę poetycką, by opanowali i marynistykę. Co dziś jest im jeszcze obce i godne pośmieszków, i jutro może stać się bardzo własne godne obrony najzapaleńszej». «...Marynistyka nie jest jedną z makabrycznych kategoryj polskiej rzeczywistości poetyckiej. Jest strumieniem ożywczym, bo świeżym, a więc w pewnym sensie awangardowym (...) Stylu nabierze». (*w. karcz.*)

* *Brunon Dzimicz*, znany nowelista i autor wielu publicystycznych artykułów morskich, którego prace znane są z łamów *„Naokoło Świata"* i *„Gazety Polskiej"*, wydaje nakładem Gebethnera i Wolffa powieść p. t. *„Samotny krążownik"*, osnutą na tle wielkiej wojny światowej. (zb. j.)

• *Alfred Jesionowski* w artykule p. t. *„Powrót na Bałtyk"* (zamieszczonym w tczewskim *„Dniu Pomorza"* z dn. 22.IV r. b., a powtórzonym w dniu 26.IV r. b. pod tymże tytułem w *„Kurjerze Łódzkim"* oraz p. t. *„Szlakami jachtów"*, z pewnemi zmianami i skrótami, bez podpisu, w *„Dzienniku Poznańskim"*)—omawia ostatnie wydawnictwa marynistyczne.

Interesująca z pewnych względów jest recenzja z książki A. Bohomolca ((*„Wyprawa na jachcie „Dal"* przez Atlantyk do Ameryki), tembardziej, że jest typowa dal wszystkich recenzyj z tej książki.

W zupełności zgadzamy się z Jesionowskim, że czyn Bohomolca, Świechowskiego i Witkowskiego jest godzien najwyższego uznania zarówno przez swą niecodzienność i płynące stąd znaczenie wychowawcze, jak i dzięki hartowi wytrwałych żeglarzy, niemniej jednak trudno nam powstrzymać się od pewnych nasuwających się uwag. Jesionowski pisze, że «...trójka młodych, a przecież *niezawodowych* (podkreślenie nasze) wilków morskich odważyła się na łupinie, 13-metrowej długości, zaryzykować wyprawę przez ocean». Otóż tak nie jest. Wprawdzie Bohomolec, właściciel jachtu *„Dal"*, popłynął na tę wyprawę jako porucznik kawalerji, to jednak jego dwaj towarzysze wzięli w niej udział *jako oficerowie marynarki*. Witkowski, b. współwłaściciel i kierownik Gdyńskiej Stoczni Yachtowej (S. Y. G.)—zmarł, Świechowski zaś jest dzisiaj kapitanem m/s *„Pionier I"*. Ta mała poprawka mówi jeszcze o tem, że jakoś to nie pasuje, iż bezmała wszyscy recenzenci i nierecenzenci, wszędzie głosząc chwałę głównie właściciela jachtu, zazwyczaj pomijają milczeniem dwóch tamtych—*przecież marynarzy*. (zb. j.)

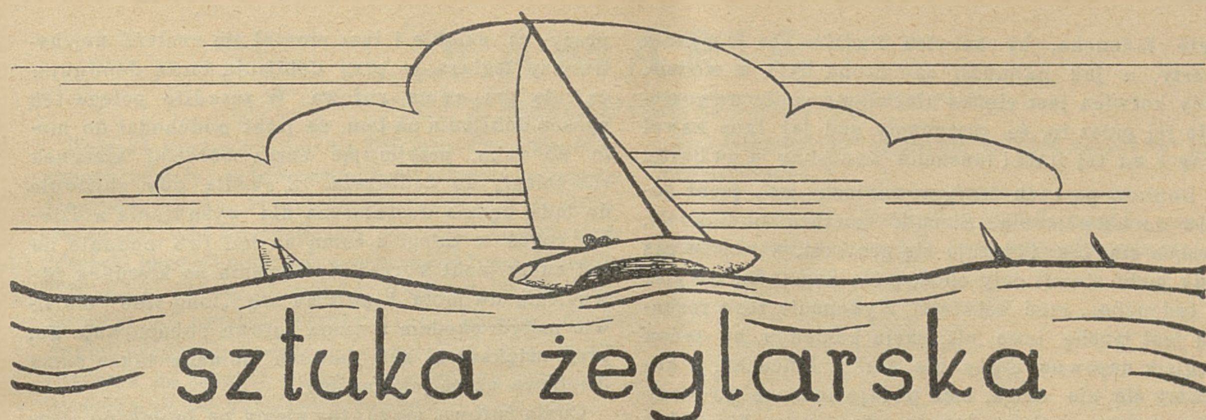
* *„Sprawy morskie i kolonjalne"*, kwartalnik L.M.K., zawiera w n-rze 1/7 (styczeń — marzec r. b.) essay Janusza Stępowskiego p. t. *„Robinsonada morska"*, obfitujący w ciekawe spostrzeżenia na tle literatury żeglarskiej oraz ostatnich nowości bibljograficznych.

W tymże n-rze dr. St. Rygla *„Bibljografja bieżąca polskich spraw morskich, emigracyjnych i kolonjalnych za II półrocze 1935 r."*, z uwzględnieniem literatury pięknej. (zb. j.)

* *„Wieczór nowości autorów marynistycznych"*—pod tym tytułem w *„Kurjerze Warszawskim"* z dnia 26.IV r. b. ukazała się notatka, zapowiadająca imprezę, urządzoną nazajutrz w I.P.S. przez Tow. Literatów i Dziennikarzy Polskich z okazji przyznania nagrody im. J. Szareckiego autorowi *„Rejsu dokoła świata"*, Fryderykowi Kulleschitzowi.

Jak wiadomo, wieczór ten został zainaugurowany przez redaktora *„Szkwału"*, p. St. Zadrożnego, charakterystyką spółczesnej twórczości marynistycznej, poczem p. W. Łaszczyński omówił sylwetkę nowelisty, ś. p. J. Szareckiego—na dalszą część programu złożyły się wyjątki z utworów ś. p. J. Szareckiego i laureata p. F. Kulleschitza oraz p. J. Żuławskiego, wyróżnionego przez jury nagrody za powieść p. t. *„Wyprawa o zmierzchu"*. Ponadto recytowano utwory pp.: Z. Jasińskiego, J. Łobodowskiego, J. Stępowskiego, L. Urbańskiej i K. Wierzyńskiego (recytowali. p. I. Malkiewicz-Domańska i p. W. Mrozowski). W części koncertowej wzięli udział: p. A. Elertowicz, który wykonał kilka własnych kompozycyj oraz baryton, p. T. Łuczaj, przy akompanjamencie p. prof. F. Starczewskiego.

• W związku z brzmieniem notatki *„Kurjera"*, proszeni byliśmy przez p. Jasińskiego o zaznaczenie w tem miejscu, że utwór jego p. t. *„Tatuaże"*, recytowany na tym wieczorze, został napisany zgórą osiem lat temu i nie reprezentuje klasy ostatnich jego poezyj, to też błędnie objęto go tytułem *„Nowości marynistycznych"*, co zgodnie z prośbą autora tomu *„Papierowym okrętem"*, z miłą chęcią prostujemy.



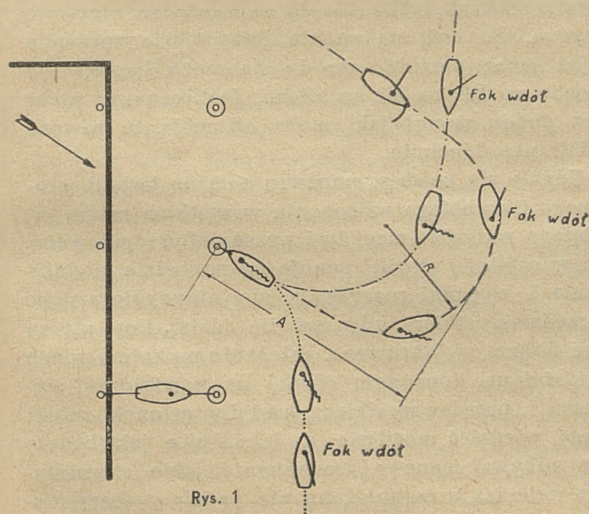
SZOTY LUZ... CUMY NA LĄD

W przystaniach żeglarskich wygodnie leżą nasze łodzie. Naprzeciw nabrzeża ciągnie się długi rząd boj i jachty, rozpięte między boją a lądem, kołyszą się spokojnie i bezpiecznie, czekając na rękę, która je zwolni z więzów i wyprowadzi na szeroką taflę wód.

Lecz nietylko postój na boi jest bezpieczny, bezpieczne i wygodne jest także podchodzenie do niej. Wystarczy zrzucić fok i iść jakimkolwiek wiatrem tak daleko, aż boja znajdzie się pod wiatr, lub, wrazie trudności miejscowych, ostro do wiatru od łodzi; teraz puszczamy szot i bierzemy kurs na boję. Odległość od miejsca zwrotu do boi dobieramy z uwzględnieniem naszej szybkości, tak, by do boi podejść bez chodu. Teraz żeglarz na dziobie przeciąga cumę przez ucho boi, i już. Grot w dół! (rys. 1).

Przy braniu kursu na boję trzeba naturalnie wziąć pod uwagę, że jacht nie zawraca na miejscu, lecz zatacza łuk o wcale znacznym promieniu (r). Więc koniecznie zawracać na czas.

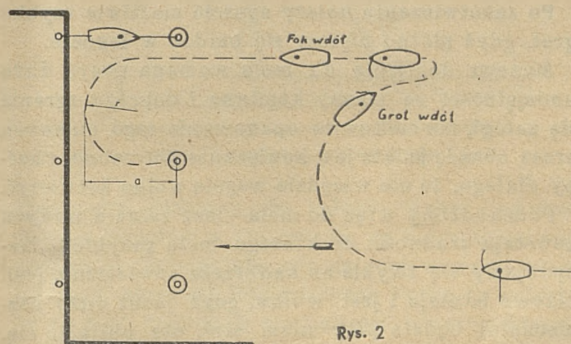
Przy podchodzeniu wiatrem pełnym lub baksztagiem, gdy na zawietrznej stronie boi jest mało miejsca, nie można ze względu na szybkość podchodzić



Rys. 1

ze stojącym grotem. Radzimy sobie więc w następujący sposób: spuszczamy grot i idziemy pod samym fokiem, w chwili zwrotu z kursem na boję zrzucamy fok i bez żagli stajemy przy boi. Lecz jeśli jacht nie dojdzie, jeśli boi nie złapiemy, to jesteśmy bez żagli i bez możności manewrowania. (rys. 2).

Nie wszędzie jednak i nie zawsze ma się do dyspozycji boję, do którejby można przybić; pozostają wówczas dwie możliwości: rzucić kotwicę lub przybić do mola. Stanie na kotwicy niechaj nam będzie złem koniecznem (a nie haniebną rejteradą przed manewrem dobijania do mola) ze względu na trudności komunikacji z lądem i, powiedzmy



Rys. 2

szczerze, brak fasonu sportowego i zaufania do swej sztuki żeglarskiej, złem, do którego uciekamy się wtedy, gdy np. w basenie jest fala (jacht obija się o molo), gdy przy nabrzeżu niema miejsca, lub gdy silny i porywisty wiatr czyni manewrowanie pod nabrzeżem przedsięwzięciem ryzykownem. Dążmy więc do przybijania do mola, lecz umiejmy też stanąć na kotwicy.

Żaden szanujący się kapitan nie pozwoli na to, by na rozkaz: „Wyjść z łańcucha... rzuć kotwicę!"*) atleta pokładowy pięknym zamachem szmyrgnął kotwicę za burtę, łańcuch, rwany wdół, skręcał swe stalowe kręgi, darł kluzę, bił pokład i piekielnym hałasem i zgrzytem urągał sternikowi, potem nagle wyprężył się, chlapnął na odlew w pokład i... ewentualnie pękł. Nie wyda też tego rozkazu, gdy jacht smaruje swoich 6 węzłów, bo wie, że jak kamień na sznurku zacznie łódź krążyć dookoła swej kotwy, nabierając wciąż wiatru w żagle i chodu.

Kotwiczenie musi być przygotowane: łańcuch ułożony płasko na pokładzie, przeciągnięty przez kluzę, tak, by kotwica mogła patrzeć czysto wprzód, a drugi jego koniec obłożony silnie na pachołku. Teraz należy kotwicę wynieść ostrożnie na burtę, której nie wolno uszkodzić ani zadrapać i wypuścić

*) Słowa „Wyjść z łańcucha" zwykle opuszcza się — są one jednak tradycją morską uzasadnione.

tyle łańcucha, by kotwica nigdzie nie dotykała burty, a jak najmniej zanurzona była w wodzie. Gdy kotwica jest ciężka ułatwiamy sobie wynoszenie jej przez to, że zarzucamy pod jej łapy kawał liny i na tej linie i łańcuchu wynosimy ją za burtę.

Dopiero po tych przygotowaniach jest jacht gotów do kotwiczenia. Sternik zawraca pod wiatr, zrzuca się fok i luzuje się grotszot, w chwili zaś gdy jacht stracił cały chód, pada komenda: „Wyjść z łańcucha... rzuć kotwicę!” Wykonanie tego rozkazu jest trochę inne niż sama komenda, bo żaden żeglarz napewno nigdy nie stał w łańcuchu, a kotwicy się nie rzuca, lecz podaje łańcuch do wody tym samym ruchem (lecz w odwrotnym kierunku) jakim się zbiera luźny szot. Ma się przez to pewność, że łańcuch nie uszkodzi ani jachtu ani załogi, ani też nie pęknie przy szarnięciu. Jeśli kotwica jest ciężka musi ją wypuszczać kilku żeglarzy, lub też puszcza się łańcuch przez windę kotwiczną (kabestan). Łańcucha daje się zwykle 3 razy tyle co wynosi głębokość wody, na płytkiej zaś wodzie, przy twardem dnie, w razie silnego wiatru lub w nocy można dać odpowiednio więcej.

Po zakotwiczeniu należy spuścić możliwie szybko grot, gdyż płótno niszczy się bardzo w łopocie.

Manewr dobijania do mola wymaga dosyć dużo umiejętności ze strony kapitana i dobrego zgrania się załogi, ale całkowite opanowanie tego manewru przez obsadę jachtu jest koniecznie potrzebne, choćby dlatego, że nie wszędzie wogóle wolno kotwiczyć.

Podchodzimy więc do mola—lecz zaraz z miejsca powstaje trudność, do którego mola przybić? Decydujemy się zwykle na nadbrzeże zawietrzne, jeśli takowe istnieje i jest wolne, gdyż jacht dużo bezpieczniej będzie przy niem stał, nie obijając się, i łatwiej będzie odejść od niego. Następnie musimy się zdecydować, czy przybić dziobem, czy burtą.

Przybić dziobem, to znaczy podejść do nabrzeża pod wiatr, jak do boi, i jak przy boi tylko dziób cumować, podczas gdy rufa zostaje wolna i jacht ustawia się z wiatrem. Manewr ten jest jednak o tyle utrudniony, że koło boi można przejść, gdy się ma za dużo chodu, a mola przeskoczyć nie można. Wymagana jest przeto dobra znajomość jachtu i duża wprawa, zwłaszcza, gdy jacht zaopatrzony jest w bukszpryt, który nietylko, że łatwo się łamie, ale też utrudnia pracę żeglarza na dziobie. Gdybyśmy, dobijając tak, ze zbyt wielkim chodem podeszli do mola, to pamiętajmy, że niema sensu odpychać się od mola w kierunku przeciwnym do biegu, bo siła człowieka jest nieproporcjonalnie mała do bezwładności łodzi, dziób trzeba odpychać wbok, równolegle do mola, bo zawrócenie jachtu nie wymaga wielkiej siły, a cała płaszczyzna boczna stawia teraz opór i powstrzymuje rozpęd. Uwaga, by żagle nie nabrały wiatru! Ten sposób dobijania stosujemy zwykle gdy wiatr jest około pół-wiatru od nabrzeża. Aby uniknąć zbytniego spychania jachtu na bok w czasie postoju przy zmianie kierunku wiatru, wynosimy często kotwicę za rufę. Może ona być nam bardzo pomocną także przy odchodzeniu.

O ile omówiony wyżej manewr wymagał dobrej pracy na dziobie i tam musiał się znaleźć najchytrzejszy żeglarz, to przy dobijaniu burtą dominującą rolę gra cuma rufowa. W zasadzie polega ten sposób dobijania na tem, że jacht podchodzi do mola po łuku, przyjmując coraz bardziej kierunek równoległy do nadbrzeża. Z chwilą gdy zbliżenie do lądu będzie dostateczne dla wysadzenia z dziobu kogoś z załogi z cumą na ląd lub podanie na ląd cumy jacht zwraca ostatecznie na kierunek równoległy do mola i posuwa się „long-side“ możliwie małym chodem a cuma rufowa obhamowuje go, przy większych zaś łodziach pomaga także cuma dziobowa użyta jako spring.

Cumę rufową przygotowujemy na burcie po stronie mola. Jeden jej koniec obkładamy tylko jeden raz na (metalowej) knadze, by przy hamowaniu można było ją trochę popuścić i uniknąć szarpnięcia, a koniec drugi, zaopatrzony w węzeł palowy z wielkiem okiem (łatwiej zarzucić) przenosimy n a z e w n ą t r z od szotów, baksztagów i wantów aż na bak. Przez to można z nią skoczyć na ląd już w chwili, gdy dziób podejdzie do mola i zyskuje się dużo czasu na obłożenie zanim cuma się napręży.

Przy hamowaniu cumami jacht silnie wpiera się w molo, konieczne więc jest wywieszenie obijaczy. Nie chcemy jednak, Bóg wie jak długo, włóczyć się z wiszącemi obijaczami, bo to brzydko i niechlujnie wygląda, obkładamy je więc na miarę i kładziemy tymczasem na pokładzie, by dopiero w ostatniej chwili wyrzucić je za burtę. Trzeba jednak pamiętać, by nie przycisnąć niemi cumy rufowej, wyniesionej na bak.

Podchodzenie do mola nawietrznego uważane jest przez wielu za rzecz niewłaściwą, względnie za zło konieczne, i to o tyle słusznie, że wykonane być może tylko przy pogodzie niezbyt burzliwej i spokojnej wodzie w basenie, oraz dlatego, że trudno od takiego mola odejść. Przy tem dobijaniu należy wystrzegać się zbliżania do nabrzeża ze stojącym grotem, bo coś się zatnie, nie pójdzie sprawnie i już jacht przyklei się do nabrzeża. Lepiej być trochę za daleko niż za blisko. Jeśliby nawet jacht bez chodu stanął jaki metr od mola, to zawsze wiatr nas dopchnie.

Udanie się każdego manewru zależne jest od sprawnego i szybkiego wykonania wszystkich rozkazów. Dlatego wszystko musi być wcześniej przygotowane, bo w ostatniej chwili panuje na pokładzie podniecenie i wypadki rozgrywają się niezwykle szybko (przedewszystkiem gdy coś źle idzie), liny muszą być dobrze wyklarowane, obłożenie na kafernaglach rozluźnione, topenanta (dyrk) na nawietrznej wybrana i, przedewszystkiem, k a ż d y członek załogi musi wiedzieć możliwie d o k ł a d n i e jak będzie się odbywał manewr, a conajmniej jakie alternatywy wchodzą w rachubę, by nie padały rozkazy nieoczekiwane, które wykonywane bywają powoli i niezdarnie. Im mniej zgrana i wyszkolona załoga-im mniej pewny siebie kapitan, tem dokładniej musi omówić z załogą każdy krok i każdy ruch, tem wcześniej zarządzić przygotowania.

Kapricho

„VAMARIE"

KECZ Z OŻAGLENIEM «ŻEBROWEM» *)

Dnia 27 czerwca r. ub. na linji latarni morskiej Marsteinen zostały zakończone transoceaniczne regaty Newport—Bergen. W najkrótszym czasie, acz nie pierwszy ze względu na handicapy przyszedł do mety amerykański kecz «Vamarie», przebywając trasę przeszło 3000 mil w 19 dni, 17 minut i 10 sekund. Wobec tego, że jacht ten uzyskał najlepszy czas głównie dzięki swemu ożagleniu nowego typu, zupełnie jeszcze nieznanemu na naszych wodach, uważamy za bardzo pożyteczne podać pobieżny przynajmniej jego opis.

Przyczyną powstania ożaglenia żebrowego była przedewszystkiem chęć zwiększenia szans regatowych dla najdoskonalszego z punktu widzenia prostoty obsługi a tem samem i zalet turystycznych — jachtu. Jak dotychczas regatowemi jachtami były zazwyczaj tylko kutry i slupy, oraz częściowo także szkunery. Kecze natomiast jako zbyt wolne do regat się nie nadawały. Przyczyna tego leżała przedewszystkiem w stosunkowo za małej powierzchni ożaglenia, dzięki niewypełnionej luce między masztami, co zwłaszcza występowało przy żaglach bermudzkich.

Ożaglenie żebrowe usuwa całkowicie tę wadę pozwalając na wypełnienie płótnem żaglowem przestrzeni między masztami a jednocześnie stwarza dalsze polepszenie w zakresie prostoty obsługi i wytrzymałościowego układu masztów (lepsze trzymanie bezanmasztu od przodu (sztag), brak bokszlagów, całkowicie automatyczne obsługiwanie się żagli przy krzyżowaniach i t. p.).

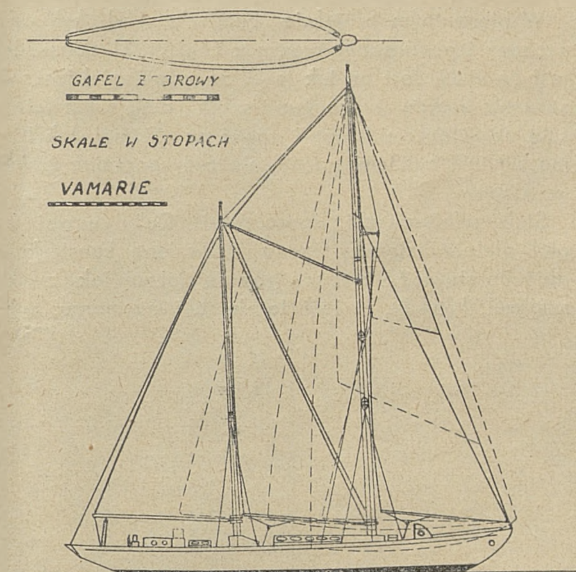
Ożaglenie żebrowe nie jest pomysłem zupełnie nowym.

Istotną cechą tego ożaglenia, jak i ożaglenia «Vamarie», było odwrócenie głównego żagla o typie bermudzkim do góry nogami, tak, że róg szotowy wypadał gdzieś przy topie lub podstawie stengi następującego masztu. Luka, powstała w dolnej części przestrzeni międzymasztowej, mogła być wypełnioną przez normalny, trójkątny sztagsel, a jednocześnie bezan-maszt uzyskał dodatkowe trzymanie do przodu przez sztag.

Manewrowanie żaglem odwróconym, zwanym przez pewien czas «topslem Nicholsona», odbywało się zapomocą szota, zamocowanego gdzieś na szczycie następnego masztu, który następnie przez blok przy rogu szotowym wraca z powrotem na maszt i dalej stąd na pokład. Niestety jednak żagle te niezdały egzaminu w stu procentach, gdyż brakowało im może najbardziej istotnej części składowej:—żebrowego gafla. Kapitalny pomysł Fenger'a, podchwycony przez Jasper'a Morgana, a następnie konstruktora «Vamarie» Starling'a Burgess'a, został poraz pierwszy zastosowany przy budowie dwudziesto tonnowego keczu Prindah w roku 1927, który jednak nie dał się poznać na szerszych wodach. O ile wiadomo, od tego czasu aż do czasów ostatnich to znaczy do zbudowania «Vamarie», idea kecza żebrowego nie została zrealizowana. Parę lat temu pojawił się na wodach jacht o ożagleniu żebrowem; był to jednak nie kecz, ale szkuner — «Carrina». Odznaczał się on temiż cechami, co i «Vamarie», to znaczy mógł chodzić nadzwyczaj ostro do wiatru, a żagle jego, to znaczy odwrócony fok-topsel żebrowy i grot-sztagsel nie sprawiały załodze kłopotów przy manewrowaniu.

— — — — — — — — — — — — — —

Gafel żebrowy składa się z dwóch pałąków, wygiętych w kształcie paraboli i zwróconych wypukłością



Plan ożaglenia «Vamarie»

nazewnątrz. Podstawa obu pałąków—żeber jest połączona z masztem w ten sposób, że połączenie zapewnia im w dostatecznej mierze ruch zarówno w płaszczyźnie pionowej, jak i poziomej. Końce są połączone ze sobą zapomocą specjalnego wiązania krzyżulcowego. Podstawa żeber jest rozsunięta na tyle, że przedni lik żagla wraz ze ślizgaczami i szyną prowadzącą na maszcie swobodnie może się między niemi pomieścić. Od noku gafla prowadzą: stały dirk do topu własnego masztu oraz talja od szota do masztu następnego (bezania). Cały żagiel swobodnie wchodzi między żebra. Róg szotowy, wypadający akurat przy noku gafla jest wyciągany do tyłu przez specjalny, nieruchomy przy manewrach szot, przechodzący przez blok przy krzyżulcu wzdłuż jednego z żeber do knagi na maszcie, przy pokładzie.

Gafel ma w danym wypadku dwa zadania do spełnienia. Przedewszystkiem daje oparcie żaglowi, pomagając mu skuteczniej przeciwstawiać się wiatrowi; poza tem przyjmuje na siebie siły podłużne, wynikające z naciągu rogu szotowego żagla. Ruchomemu szotowi pozostawia się jedynie ustawienie żagla w żądanej pła-

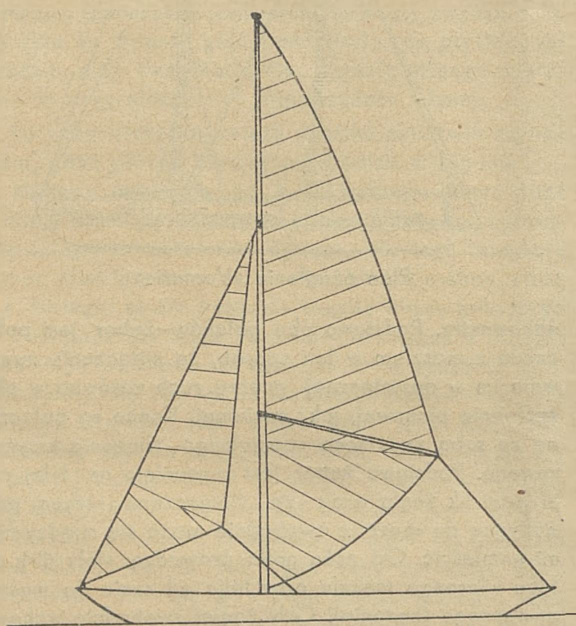
*) Oryginalna angielska nazwa tego ożaglenia «wishbone rig» (wishbone—kostka szczęścia obojczyk kurczaka) nie da się dosłownie przetłumaczyć, dlatego autor proponuje użyć w polskim języku określenia «żebrowe,» które, jego zdaniem, doskonale charakteryzuje ten typ ożaglenia.

Proponowana przez autora nazwa «ożaglenie żebrowe», zdaniem redakcji, nie jest trafna, o wiele lepiej nadawałaby się tu nazwa w rodzaju: «ożaglenie z gaflem obojczykowym lub rozprzowym» albo wprost: kecz gaflowo-obojczykowy i t. p. Np. w niemieckim języku ustaliły się pod tym względem nazwy: «Spreizgaffelketsch,» «Spreizgaffelsegeln» i t. p., jak widzimy nazwy te podkreślają wyraźnie, iż mamy tu do czynienia z gaflem pewnego rodzaju, co wydaje się zupełnie słuszne także i w zastosowaniu do polskiego języka—(przypisek Red.)

szczyźnie. Układ konstrukcyjny gafla jest bowiem tego rodzaju, że prawie cała siła parcia wiatru jest równoważona przez naprężenia podłużne w żebrach, a siły, przenoszone przez szot na następny maszt są małe. Poza tem rozstawienie podstawy żeber powoduje to, że przy wyluzowaniu szota nawietrzne żebro, rozciągane, pracuje więcej niż ściskane zawietrzne, co oczywiście jest bardzo korzystne wytrzymałościowo.

W pierwotnym projekcie Fenger'a gafel był opuszczany i podnoszony razem z żaglem. U «Vamarie» jest on stały. Jest on tak lekki, że gdy żagiel jest spuszczony, samym wybraniem szota daje się z łatwością ustawić «amidship» i nawet na ciężkiej fali trzyma się tam całkiem mocno, nie przysparzając żadnego kłopotu.

Stały gafel ma zato sporo zalet. Duży nawet żagiel, ale nieobciążony żadną drewnianą konstrukcją, daje się stawiać i zrzucać równie łatwo jak zwykły sztagsel. Prawda, że jeśli to się robi na morzu, należy wyjść z wiatru, przy pełniejszym bowiem wietrze żagiel całą swą szerokością trze o jedno z żeber, idzie wgórę z trudnością i łatwo może być rozdarty, ale przecież każdy żeglarz wie, że jest to wada nietylko tego rodzaju ożaglenia, ale w równej mierze każdego innego.



Slup «żebrowy»

Ten topsel ma inną jeszcze wadę. Jak każdy górny żagiel, nie daje się refować, lecz przy ciężkiej pogodzie musi być całkowicie zrzucany. Nie jest to jednak zło, dające się bardzo we znaki, gdyż «Vamarie», jako kecz, posiada, aż cztery zasadnicze żagle, nie licząc latacza balonów i spinakra i przeto stopniowa redukcja powierzchni ożaglenia może się odbywać przez kolejną wymianę normalnych żagli na sztormowe lub regatowe.

Gafel żebrowy jak wynika z rozumowań, usuwa cały szereg wad aerodynamicznych, właściwych nie tylko ożagleniu gaflowemu starego typu, ale i bardziej nowoczesnemu bermudzkiemu, a przytem daje możność wydatnego wzmocnienia u keczów bezańmasztu przez to, że maszt ten posiadać może, sztag trzymający go od przodu.

Omówimy najpierw główne wady ożaglenia typów dotychczas stosowanych.

A więc, żagiel wyciągnięty na sztywno wzdłuż prostolinijnego bomu przedstawia się aerodynamicznie bardzo niekorzystnie. Bo kiedy górna jego część, zwłaszcza przy ożagleniu gaflowem; jest prawie w łopocie na dole kąt natarcia wiatru jest tak duży, że składowa siła dryfująca jest niewspółmiernie większa od pożytecznej składowej osiowej. Sama powierzchnia żagla jest wyzyskana niewłaściwie, gdyż na górze, gdzie wieją wiatry o równem i znacznem natężeniu, żagiel zwęża się najbardziej, a jest najszerszy na dole, gdzie wiatr jest słaby, powstają wiry i inne zjawiska aerodynamiczne, wołające o pomstę do nieba. Poza tem żagiel wzdłuż bomu zbliża się swym kształtem do płaszczyzny. A wiemy przecież, że jest to droga bardzo niewygodna dla strugi powietrza, która woli zawsze krzywiznę, zwłaszcza zbliżoną swym kształtem do paraboloidy, co można zaobserwować na górnej, swobodnej części żagla.

Obecnie na wielu jachtach budowane są bomy elastyczne, lub podwójne, wygięte, w których żagiel układa się korzystnie, lecz to jeszcze nie usuwa trudności, wyżej wymienionych.

Proszę teraz spojrzeć na rysunek, przedstawiający slup z grotem, zaopatrzonym w coś w rodzaju bomu żebrowego. Tutaj środek powierzchni żagla przypada właśnie tam, gdzie przechodzi żebro, nadające płótnu najbardziej korzystny aerodynamicznie kształt, największa szerokość żagla leży wysoko nad pokładem i jest doskonale wyzyskana, niema dużej siły dryfującej, niema wirów a kąt natarcia niewiele różni się z wysokością, co pozwala na znaczne wydłużenie żagla, oraz znacznie ostrzejsze chodzenie do wiatru. Prawda, że przez podniesienie środka ożaglowania zwiększa się także szkodliwy moment obalający jacht, nie jest to jednak wadą zasadniczą, gdyż 1-o to przesunięcie środka ożaglowania ku górze bywa zwykle nieznaczne, 2-o ze względu na lepszą sprawność działania ogólna powierzchnia żagla może być mniejsza od normalnej.

Konstrukcyjnie rozwiązanie jest natomiast bardzo przyjemne. Niezależnie od szota głównego, mamy szot dodatkowy, naprężający żagiel w kierunku osi bomu żebrowego, który pozwala prawie dowolnie przenosić naprężenia na zespół żeber zwykłem wybieraniem lub luzowaniem, a oprócz tego zmienia wybrzuszenie samego żagla, nadając mu najkorzystniejszy aerodynamicznie kształt dla każdego kursu względem wiatru, a więc dla każdego, dowolnego kąta natarcia.

Tego rodzaju ożaglenie nie jest już tylko czystą fantazją. Jak podaje w jednym z artykułów włoski miesięcznik «Motonautica», żagle żebrowe były już próbowane na niedużych jolkach, gdzie były one użyte w charakterze grota, zresztą jedynego żagla przy typie ożaglenia—ket.

Miejmy nadzieję, że w niedługim czasie pojawią się na morzach jachty z całkowitem żebrowem ożagleniem, które będą mogły w praktyce potwierdzić wszelkie dotychczasowe wywody teoretyczne.

Stanisław Kownacki

SKRZYNKA ŻEGLARSKA

Włod. J. – Łódź. Pod zwrotnością statków rozumiemy zwykle ich zdolności do zmian kierunków ruchu, co oczywiście może się odbywać po krótszej lub dłuższej drodze, czyli prędzej lub wolniej. Miarą zwrotności jest t. zw. promień cyrkulacji czyli promień krzywizn, po których statki swe najszybsze zmiany kursów są zdolne uskuteczniać.

Na wielkość tego promienia wpływ posiadają dwa czynniki, a mianowicie t. zw. zwrotność naturalna oraz t. zw. sterowność.

Naturalna zwrotność, to jakby podatność na siły (momenty) zewnętrzne usiłujące statek obrócić. Właściwość ta zależy równocześnie i od momentu bezwładności statku i od kształtu jego podwodnej części. Im mniejsza jest masa statku (ciężar) i im bardziej jest skupiona dokoła swego środka ciężkości względnie dokoła osi pionowej przechodzącej przez ten punkt (nie b. pękaty jest statek) tem oczywiście mniejszy jest moment bezwładności i zatem łatwiej jest go wprawić w ruch wirowy. Od drugiego czynnika t. j. kształtu podwodnej części kadłuba zależeć będzie wielkość oporów przeciwstawiających się ruchom obrotowym kadłuba, na pokonywanie których potrzebna jest praca (siła druga). Im większe masy wodne będą brały udział w procesie obracania się statku oraz im bardziej odśrodkowe rozmieszczenie będą te masy posiadały tem oczywiście większe bedą opory i przeto tem gorsza będzie zwrotność naturalna.

Z pośród różnych form ciał obracających się w wodzie najmniejsze masy wodne porywać w ruch wirowy będą kule względnie cylindry (o ile obracają się dokoła swej osi symetrji). Przy obracaniu się płytki podłużnej dokoła osi, przechodzącej przez środek ciężkości równolegle do krótszej krawędzi opór jest większy niż gdy obrót następuje dokoła osi równoległej do krawędzi dłuższej, aczkolniek w obu wypadkach czynną jest taka sama powierzchnia.

U statków, ze względu na zwrotność, forma jest tem korzystniejsza im zanurzona część kadłuba jest bardziej pękata t. j. im mniejszy jest t. zw. profil boczny i im bardziej skupiony jest dokoła osi pionowej.

Jeżeli chodzi o jachty to ze względu na szybkość nie mogą one posiadać kształtów zbyt pękatych, a równocześnie posiadać muszą możliwie największe profile boczne (kile) swych części podwodnych (ze względu na potrzebny dla żeglowania duży opór boczny). Dzięki temu ratowanie ich zalet w zakresie zwrotności odbywać się może jedynie na drodze skupiania powierzchni kilów dokoła pionu, czyli przez skracanie podstawy, a powiększanie głębokości.

Im gorsza jest zwrotność naturalna tem oczywiście lepszej wymaga się skuteczności działania od urządzeń sterowych czyli sterowności. Skuteczność steru jest tem większa im większa jest powierzchnia steru oraz im dalej ster jest położony od osi zwrotu (ramię.) Naogół sterowność kompensuje się ze zwrotnością naturalną np. u statków długich t. j. o złej zwrotności duże jest również ramię działania steru. I dzięki temu ogólne właściwości pod względem zwrotności ustępują tylko nieznacznie statkom krótkim t. j. o dobrej zwrotności naturalnej, a natomiast gorszej sterowności (małe ramię sterowe). (J.)

C. W. Lubawa. W dążeniu do polszczenia stosowanej u nas obcej i, zdaniem Pana, brzydkiej terminologji morskiej nie jest Pan bynajmniej odosobniony. Nie wątpimy, że gdyby została rozpisana w tej kwestji ankieta, to w 99% odpowiedzi wypadłyby po Pańskiej myśli.

Jesteśmy wyniku tego taksamo pewni, jak i tego, że w podobnej ankiecie udział braliby wszyscy z wyjątkiem marynarzy oraz, że mimo podobne ankiety i inne wysiłki ludzi lądu—do całkowitego spolszczenia tej terminologji—w praktyce nie dojdzie.

Bo na utrzymywanie się tego właśnie, a nie innego, słownictwa składa się długi szereg racyj, które w całości stają się zrozumiałe tylko dla tych, którzy językiem tym posługiwać się muszą w swej pracy zawodowej na chleb codzienny t. j. dla ludzi morza.

Życie morskie wymaga mnóstwa ścisłych i dostosowanych do specjalnych warunków określeń technicznych, nieposiadających przeważnie odpowiedników w innych dziedzinach pracy ludzkiej.

U narodów morskich określenia te wytwarzały się i przekształcały na przestrzeni wieków, osiągając coraz lepsze dostosowanie do potrzeb zawodowych, coraz wyższą doskonałość. Przyczem jak Conrad mówi «język ten stworzyli prości, bystroocy ludzie, chwytający istotną postać rzeczy, które widzą w zakresie swego zawodu i dla których znajdują odpowiednie określenia, trafiające w sedno, co jest właśnie ambicją artysty posługującego się słowami.»

Z powyższego wynika jasno, że aby u nas wytworzyć się mogło chociażby częściowo podobnie praktyczne rodzime słownictwo, które wyparłoby dotychczasowe obce, nie należy wysilać się na sztuczne tworzenie tego języka, a natomiast trzeba – wyzbywszy się fałszywej ambicji– pozostawić tę pracę naturalnemu biegowi rzeczy.

Należy przytem zgóry przyjąć, że wszelkie laboratoryjne tworzenie i sztuczne forsowanie nowego, rodzimego słownictwa morskiego, to trud daremny i bezcelowy, gdyż słowników nie tworzą marynarze, zaś ludzie lądu nigdy nie zdobędą należytego pod tym względem zrozumienia potrzeb, którym terminologja ta służyć winna.

Powołując się na Conrada, który zwraca uwagę na «poniżanie morskiego języka w codziennej prasie» wnioskować należy, że nawet w Anglji, a więc w narodzie nawskroś morskim, posiadającym całkowicie rodzinne słownictwo morskie oraz gdzie na ogólne kształtowanie się języka morze wpływ wywierało—istnieje często niedostateczne rozumienie przez ludzi lądu specyficznych właściwości tego słownictwa.

Wydaje się rzeczą zupełnie logiczną, że my, wchodząc do rodziny narodów morskich, przyjęliśmy słownictwo, dominujące na przyległem do nas morzu Bałtyckiem o pochodzeniu germańskiem.

Należy poza tem przewidywać, że słownictwo to nie będzie mogło zapewne nigdy ulec w praktyce całkowitemu spolszczeniu, gdyż morze jako teren międzynarodowej styczności i współpracy dla marynarzy wszelkich narodów nietylko nie stwarza warunków dla naturalnych procesów pogłębiania się odrębności językowych, lecz odwrotnie działa i w przyszłości działać będzie zapewne coraz intensywniej w kierunku umiędzynaradawiania terminologji fachowej morskiej.

Biorąc wszystko powyższe pod uwagę należy zgóry zgodzić się na to by ew. proces zastępowania przez rodzinne słownictwo morskie dotychczasowych określeń obcych odbywał sie w sposób naturalny a nie sztuczny oraz że zastosowanie znajdzie tylko w nielicznych wypadkach, gdy pozostające wyrazy rodzime posiadać będą lepszą od obcego zwięzłość i dobitność.

Proponowane przez Pana wyrazy jak «nadzorca statku, ciągnąć statek, przystań przedportowa, wiązać statek, szczątki okrętu, i t. p.» podobnych szans oczywiście nie mają. (J.)

Tad. Skałkowski–Poznań. W rozważaniach nad możliwościami realizacji projektowanego przez Pana opływu przez grupę członków poznańskiego AZS dokoła Bałtyku w łodziach wioślarskich wzg. w kajakach należy odróżnić momenty natury technicznej od prawnej.

W odniesieniu do pierwszego momentu stwierdzić należy, że ani kajaki, a przynajmniej normalne rzeczne, ani tembardziej łodzie wioślarskie do żeglugi po morzu absolutnie się nie nadają. Nie chcemy przez to bynajmniej twierdzić, że odbycie podobnej podróży jest całkowicie niemożliwe. Przez odmowę tej kategorji statkom kwalifikacyj morskich rozumiemy jedynie, że nie są one zdolne zapewnić dostatecznego bezpieczeństwa przy przebywaniu w nich większych przestrzeni morskich, otwartych, gdzie zawsze jest się narażonym na zmienność pogody.

Jeśliby się natomiast zakładało, że podróż ma się odbywać wzdłuż brzegów i skokami, w okresach gdy

pogoda stwarza ku temu warunki (dla łodzi wioślarskich stan morza «O», a dla kajaków max «1—2») to teoretyczne możliwości dla jej realizacji istnieją.

Oczywiście, że towarzyszyć temu musiałoby należyte przygotowanie, wysokie wysportowanie załogi, dobra znajomość meteorologji i nadewszystko duża ostrożność.

Rzecz oczywista, że podróż podobna nie mogłaby pod względem formalno-prawnym podpadać pod kategorję podróży morskich. Podczas gdy pod żeglugą morską rozumie się w zasadzie tylko taką żeglugę, która odbywa się po wodach eksterytorjalnych — ta żegluga odbywać się musiałaby, z konieczności tylko w obrębie wód terytorjalnych (pas o szerokości 3 ch mil od brzegu) i przytem wymagałaby ustawicznych lądowań w miejscach nie zawsze przewidzianych ku temu dla statków (po za portami). Z powyższej różnicy wynika, że podróż podobna pod względem prawnym podpadać może tylko pod kategorję turystyki lądowej zatem wymaga posiadania paszportów zagranicznych, wiz oraz specjalnych zezwoleń, od poszczególnych wchodzących w rachubę państw na lądowanie w miejscach dowolnych wzdłuż wybrzeży, na przekraczanie granic poza normalnie przewidzianemi ku temu miejscami i t. p.

Jeśli chodzi o ostatnie specjalne zezwolenia, to przewidywać należy trudności w ich uzyskaniu, a to dlatego, że szereg wybrzeży stanowi obszary pozostające pod kontrolą wojskową i są one zamknięte dla normalnej turystyki.

Poza tem istnieje kwestja czy organy poszczególnych państw, sprawujące dozór nad bezpieczeństwem, życia na morzu, udzielą zezwoleń na podobną sprzeczną z zasadami morskiemi turystykę.

(J.)

NA WIDNOKRĘGU

ZGON NAJWIĘKSZEGO ŻAGLOWCA

W dniu 25 kwietnia b. r. wskutek mgły wyrzucił się na mieliznę koło wybrzeży angielskich największy dotąd w świecie żaglowiec, bark 4-ro masztowy „Herzogin Cäcilie".

Wyrzucenie się nastąpiło na skalną rafę i przeto ratunek statku okazał się niemożliwy.

„Herzogin Cäcilie" była najsławniejszym żaglowcem czasów ostatnich. Co roku brała ona udział w regatach zbożowych z Australji do Anglji i przeszło osiem razy niosła na topie swych masztów zwycięską błękitną wstęgę.

Podczas swego ostatniego rejsu trasę z Australji przebyła w 86 dniach, bijąc o 3 dni rekord, ustanowiony poprzednio przez fregatę „Parma".

„Herzogin Cäcilie" posiadała 3111 ton wyporności, a jej ogólna powierzchnia żagli wynosiła 56000 stóp kwadratowych.

Wybudowana została w r. 1902 w Niemczech, pozostając oddawna pod banderą fińską. W swym ostatnim rejsie była dowodzona przez kapitana Eriksona, którego małżonka pełniła na tymże statku obowiązki młodszego marynarza.

Pp. Eriksonowie są małżeństwem zaledwie od października ub. r.

Zakończona tak tragicznie podróż na „Herzogin Cäcillie" była czemś w rodzaju podróży poślubnej.

Gdy po awarji załoga opuszczała statek, państwo Eriksonowie do szalupy nie wsiedli, pozostając sami na pokładzie. Zabrano ich stamtąd dopiero następnego dnia przez statki, przybyłe z widzami z sąsiednich portów.

(J.)

„QUEEN MARY"

Znajdujący się w Southampton nowowybudowany olbrzym angielski „Queen Mary" zostanie w dniach między 21 a 23 maja udostępniony dla zwiedzania przez publiczność.

Koszt wstępu ma wynosić 5 szylingów, przyczem całkowity dochód obrócony ma być na cele społeczne. (U nas natomiast opłaty pobierane za zwiedzanie m/s „Piłsudski" i „Batory" szły na dochód przedsiębiorstwa).

W związku z tem przybyć ma do Southampton szereg statków specjalnych z gośćmi zagranicznymi, przeważnie z Francji.

*

Czasopismo „Hauso" podaje, że „Queen Mary" została ubezpieczona na kwotę 3 miljonów funtów angielskich, czyli na około 108 miljonów złotych.

*

Jeden z posłów angielskiej Izby Gmin zgłosił interpelację do rządu w sprawie budowy statku siostrzanego do „Queen Mary".

Jak z interpelacji tej wynika, rząd angielski zamierzał udzielić subwencji Cunard White Star Line na budowę drugiego, podobnego do „Queen Mary" statku. Poseł interpelujący proponował, by zamiast budowy jeszcze jednego olbrzyma, subwencja przeznaczona została na budowę 3 mniejszych statków o pojemności około 30000 ton rej.

(J.)

W POLINEZYJSKIM KAJAKU PRZEZ PACYFIK

Dwaj uczeni francuscy, a mianowicie kap. Eric de Bisschop i Joseph Tatibonet, którzy pod pokrywką poszukiwaczy przygód badają z ramienia francuskiego towarzystwa geograficznego ocean Spokojny, zamierzają przebyć Pacyfik w podobny sposób, jak czynili to tysiąc lat temu polinezyjczycy, a mianowicie na statku, stanowiącym zespół dwóch pni drążonych, połączonych z sobą belkami i pomostem.

Podróż ma się rozpocząć z wysp Hawajskich przez wyspy Towarzyskie i Marquis'y do Panamy.

Przed paru miesiącami obaj ci uczeni-podróżnicy odbyli podróż z wysp Marshall'a do Hawajskich (ok. 1800 mil) w dżonce chińskiej. Podróż ta, niestety, zakończyła się awarją dżonki.

(J.)

FIŃSKIE HAIBOTY W NIEMCZECH

„Die Jacht" podaje, że w obecnym sezonie ukażą się w Niemczech po raz pierwszy jachty typu Hai w liczbie 7 sztuk.

Klasa jachtów monotypowych Hai powstała przed paru laty w Finlandji i dzięki swej taniości i dobrym właściwościom morskim rozpowszechniła się szybko wśród państw północnego Bałtyku.

Fakt, że obecnie jachty Hai budowane są w Niemczech, świadczy, że klasa ta rozszerza swój zasięg także i na południowy Bałtyk.

Przy tej okazji warto jest zastanowić się, dlaczego kluby nasze nie interesują się tą klasą. Z punktu widzenia potrzeb żeglarskich Polski, klasa ta mogłaby bezwątpienia oddać o wiele większe usługi, niż np. budowane obecnie drogie jachty regatowe, które nie przedstawiają większej wartości dla rozwoju żeglarstwa u nas.

(J.)

KANAŁ BAŁTYCKO-CZARNOMORSKI

Jak podaje czasopismo „Hausa" zakończenie budowy kanału Moskwa—Wołga, stanowiącego odcinek przyszłego połączenia wodnego pomiędzy Bałtykiem a morzem Czarnem, przewidziane zostało na r. 1937.

Do obsługi kanału tego przeznaczone mają być 493 statki, z których większość znajduje się już w budowie. Statki te posiadać mają szybkość 23 km. oraz zdolność przewozową po 200 pasażerów.

(J.)

Redaktor: *Stanisław Zadrożny* — Wydawca: *Liga Morska i Kolonjalna*

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-95. Konto P. K. O. 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17